E26
5

8
5718

9-3
3421
E26 586

ПРОТОКОЛЫ

ЗАСѢДАНІЙ

186 и экстренныхъ 187 и 188

Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ

ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ

русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Петроградъ, 18, 19 и 30 сентября, 3, 10 и 15 октября 1915 г.

ПЕТРОГРАДЪ.
Лештуковская Паровая Скоропечатня П. О. Яблонскаго. Лештуковъ пер., № 13
1916

Госуд. Публичная
историческая
библиотека РСФСР
№ 30744 1979г.

ПРОТОКОЛЫ

засѣданій 186 и экстренныхъ 187 и 188 Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Петроградъ, 18, 19 и 30 сентября, 3, 10 и 15 октября 1915 года.

Предсѣдательствовалъ *А. Г. Ковалевъ.*

Присутствовали:

Отъ Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ	*В. Э. Мальмгренъ.*
	Н. В. Скрипицынъ.
„ Управленія желѣзныхъ дорогъ	*И. В. Корыстинъ.*
„ Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ	*В. А. Балашовъ.*
	Л. И. Изюмовъ.
	В. С. Зелль.
Членъ Тарифнаго Комитета	*С. И. Вишняковъ.*
Отъ Государственнаго Контроля	*И. В. Скачевскій.*
	В. К. Кудрявцевъ.

Отъ Правленій Обществъ желѣзныхъ дорогъ:

Богословской	*М. М. Тагеръ.*
Владикавказской	*С. М. Петерсонъ.*
Гербы-Кѣлецкой	*А. В. Бяловескій.*
Московско-Виндаво-Рыбинской	*П. П. Акимовъ.*
	А. К. Мартыновъ.
	А. Я. Дикштейнъ.
Московско-Казанской	*Г. Г. Кобылинскій.*

Московско-Кіево-Воронежской	*Ю. А. Лэмпицкій.*
Рязанско-Уральской	*С. А. Щепотьевъ.*
	А. В. Бяловескій.
	К. И. Лапшинскій.
Сѣверо-Донецкой	*Е. А. Могиленскій.*
	К. С. Ѳедоровскій.
Ферганской	*А. К. Тышинскій.*
Юго-Восточныхъ	*Л. П. Гурьевъ.*
	А. И. Синдѣевъ.
	В. А. Изнаръ.
1-го Общества подъѣздныхъ путей въ Россіи	*В. И. Бѣловежскій.*

Отъ Биржевыхъ Комитетовъ:

Варшавскаго	*Э. И. Каминскій.*
Либавскаго	*А. В. Родіоновъ.*
Ревельскаго	*Л. П. Котновскій.*
Рижскаго	*І. Ю Залѣскій.*
Петроградскаго	*Л. И. Левенсонъ.*
Таганрогскаго	*И. А. Дынинъ.*
Одесскаго	*С. А. Изнаръ.*
	Д. П. Карницкій.
Отъ Общества заводчиковъ и фабрикантовъ	*Г. Ю. Борысовичъ.*
„ Совѣта Съѣздовъ представителей Промышленности и Торговли	*М. Н. Селиховъ.*
„ Совѣта Съѣздовъ горнопромышленниковъ Юга-Россіи	*Л. І. Рабиновичъ.*
„ Русскаго Общества Пароходства и Торговли	*Н. А. Ватолинъ.*
„ Пароходнаго Общества „Кавказъ и Меркурій“	*В. Е. Кондратьевъ.*

Завѣдывающій дѣлами Международныхъ сообщеній *П. Н. Черемисиновъ.*
Замѣститель *С. К. Ромоцкій.*

Завѣдывающій дѣлами Общаго Конвенціоннаго Съѣзда русскихъ жел. дор., Замѣститель *А. С. Вышковскій.*

Завѣдывающій дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ и Кавказско-Закаспійскихъ сообщеній *А. Г. Ковалевъ.*
Замѣститель *И. В. Гофманъ.*

Кромѣ того присутствовали:

По вопросу 6-му—186 Съѣзда. Отъ Акц. Общ. „Контактъ“ *Н. И. Лутугинъ.*

По вопросу 8-му—186 Съѣзда. Отъ Гл. Упр. Землеустройства и Земледѣлія . . . . . *С. В. Керцелли.*

По вопросу 12-му—186 Съѣзда Отъ Совѣта Съѣздовъ Представителей Лѣсной Промышленности и Торговли . . . . . *М. І. Маггидъ.*

По вопросу 14-му—186 Съѣзда. Отъ Гл. Упр. Землеустройства и Земледѣлія . . . . . *П. А Петровъ.*
Б. З. Вулихъ.

По вопросу 15-му—186 Съѣзда. Отъ Сов. Съѣздовъ Представителей Лѣсной Промышленности и Торгорли . . . . . *М. Г. Маггидъ.*

По вопросу 15-му—186 Съѣзда. Отъ Бюро Съѣздовъ стеклозаводчиковъ . . . . . *И. С. Философовъ.*

По вопросу 21-му—186 Съѣзда. Отъ Отдѣла Торговаго Мореплаванія . . . . . *кн. В. М. Лордкипанидзе.*

По вопросамъ 1-му и 2-му—187 Съѣзда. Отъ Гл. Уполномоченнаго по устройству бѣженцевъ Сѣверо-Западнаго фронта . . . . . *С. И. Чистяковъ.*
И. В. Орелович.

По вопросу 1-му—188 Съѣзда. Отъ Лѣсного Департамента . . . . . *Н. А. Марковъ*

ПРОТОКОЛЫ

ЗАСѢДАНІЙ

18б Общаго Тарифнаго Съѣзда

ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ

русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Петроградъ, 18 и 19 сентября 1915 г.

ПЕТРОГРАДЪ.
Лештуковская Паровая Скоропечатня П. О. Яблонскаго. Лештуковъ пер. 13
1916.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

		Дни засѣданій.
Вопросъ 1.	О пониженіи тарифа на перевозку шлака гранулированнаго	18 сентября.
Вопросъ 2.	О таксировкѣ стрѣляныхъ стакановъ артиллерійскихъ снарядовъ	18 „
Вопросъ 3.	О таксировкѣ „генераторныхъ повозокъ“	18 „
Вопросъ 4.	О согласованіи номенклатуры и тарифовъ по нѣкоторымъ позиціямъ изъ гр. 93 Общаго Тарифа въ зависимости отъ измѣненій, принятыхъ въ тарифѣ Русско-Китайскаго сухопутнаго ввозного сообщенія	18 „
Вопросъ 5.	О таксировкѣ дикаго горчичнаго семени (горчака дикой сурѣпы).	18 „
Вопросъ 6.	Объ устраненіи недоразумѣній, встрѣчающихся по перевозкамъ соляровыхъ кислотныхъ отбросовъ	18 „
Вопросъ 7.	О томъ, подлежатъ ли взиманію при перевозкахъ почтовой клади въ товарныхъ вагонахъ, таксируемой по тарифу въ 1/18 коп. съ пуда и версты, доп. сборы: 1) по списку, значащемуся въ § 43 Части I Общаго товарнаго Тарифа, и 2) особый сборъ въ 1/5 коп. съ пуда на приспособленія для храненія грузовъ	18 „
Вопросъ 8.	Объ установленіи льготнаго, въ 1/100 к. съ п. и в., тарифа для перевозокъ животныхъ и птицъ, отправляемыхъ для цѣлей размноженія, и о разрѣшеніи прицѣпки вагоновъ съ ними къ товаро-пассажирскимъ или пассажирскимъ поѣздамъ. (Тарифно-Конвенціонное засѣданіе) . . .	18 „
Вопросъ 9.	О нѣкоторомъ расширеніи объема примѣненія льготнаго тарифа № 73—1899 г., установленнаго на безплатный проѣздъ воспитанниковъ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ	18 „

		Дни засѣданій.
Вопросъ 10.	Объ установленіи особаго исключительнаго тарифа на перевозку въ зимнее время зернового хлѣба изъ Рыбинска въ Петроградъ по табличной ставкѣ въ размѣрѣ платы, получающейся за данное протяженіе по нынѣ дѣйствующей общей тарифной схемѣ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ I категоріи	19 сентября.
Вопросъ 11.	Объ установленіи безплатной перевозки по казеннымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ рабочихъ, нанимаемыхъ для нуждъ желѣзныхъ дорогъ	18 „
Вопросъ 12.	О примѣненіи тарифа къ отправкѣ груза, прослѣдовавшаго по накладной Екатеринославъ-Баку за № 91925 и названнаго отправителемъ „фанеръ дерев.“	18 „
Вопросъ 13.	О платѣ, которую желѣзныя дороги должны взимать за операцію пересыпки ссыпныхъ грузовъ частью въ тару желѣзныхъ дорогъ, а частью въ тару получателей	19 „
Вопросъ 14	О нѣкоторомъ измѣненіи позицій гр. 25 номенклатуры „черепица кровельная, въ томъ числѣ изъ искусственнаго песчаника (смѣси извести съ пескомъ), и неглазпрованная цементовая и цементо-бетонная“	19 „
Вопросъ 15.	О повышеніи дѣйствующихъ тарифныхъ нормъ повагонной нагрузки на нѣкоторые грузы	19 „
Вопросъ 16.	Объ установленіи для керосина, слѣдующаго затѣмъ далѣе на внутренніе рынки потребленія, разницы, примѣрно въ 3 к. съ пуда, между платами по перекачкѣ по керосинопроводу Баку-Батумъ и при перевозкѣ по Закавказскимъ жел. дорогамъ въ вагонахъ-цистернахъ	19 „
Вопросъ 17.	О таксировкѣ груза, сдаваемаго къ перевозкѣ подъ наименованіемъ „высѣвки пшенныя“	19 „
Вопросъ 18.	О пересмотрѣ литерныхъ исключительныхъ тарифовъ Г, Д, Е, Ж и З, содержащихся въ Отд. В Части II Общаго Тарифа № 7781	19 „
Вопросъ 19.	Объ объявленіи склада холодильника Акціонернаго Общества Петроградскихъ товарныхъ складовъ, холодильниковъ и элеваторовъ—завознымъ для скоропортящихся грузовъ	19 „

		Дни засѣданій.
Вопросъ 20.	Объ установленіи годового пониженнаго тарифа на перевозку хлѣбныхъ грузовъ I категоріи отъ Рыбинска до Ревеля по той же пудоверстной ставкѣ, по которой разсчитанъ тарифъ Рыбинскъ-Рига	19 сентября.
Вопросъ 21 (внѣ прогр.).	О безплатной перевозкѣ учениковъ временно закрытыхъ прибалтійскихъ мореходныхъ учебныхъ заведеній въ числѣ, не превышающемъ 300 человѣкъ, изъ мѣстъ ихъ жительства въ мореходныя учебныя заведенія, находящіяся въ Херсонѣ и Ростовѣ на Дону	18 „

Вопросъ 1. О пониженіи тарифа на перевозку шлака гранулированнаго.

Принимая во вниманіе, что разсматриваемое ходатайство сводится къ пониженію тарифа на шлакъ гранулированный до тарифа, по которому перевозится песокъ морской (попудно VII кл. и повагонно дифф. № 38), между тѣмъ, какъ шлакъ гранулированный, какъ представляющій собою, согласно приведенному въ справкѣ II отзыву профессора А. М. Соколова, быстро остуженный доменный шлакъ, принадлежитъ къ желѣзнымъ шлакамъ и долженъ, вслѣдствіе этого, таксироваться попудно по VII классу и повагонно по дифф. № 43, т. е. по болѣе низкому тарифу, чѣмъ песокъ морской, **Общій Тарифный Съѣздъ** считалъ желательнымъ выяснить, не вызвано ли настоящее ходатайство какимъ либо недоразумѣніемъ, и потому **постановилъ:** отложить вопросъ о пониженіи тарифа на перевозку шлака гранулированнаго до 187 Общаго Тарифнаго Съѣзда и пригласить принять участіе въ его разсмотрѣніи И. С. Горенштейна, возбудившаго ходатайство

Вопросъ 2. О таксировкѣ стрѣляныхъ стакановъ артиллерійскихъ снарядовъ.

Управленіе желѣзныхъ дорогъ отношеніемъ въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, отъ 5 мая 1915 г. за № 11659/8571, увѣдомило, что Начальникъ Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ рапортомъ, отъ 28 апрѣля 1915 г. за № 8600/3280-К, донесъ о нижеслѣдующемъ:

Для Сѣвернаго техническаго Товарищества, изготовляющаго для арміи артиллерійскіе снаряды, съ мѣстъ бывшихъ боевъ прибываютъ въ Петроградъ стрѣляные стаканы шрапнельныхъ артиллерійскихъ снарядовъ, представляющіе собою, по объясненію Товарищества, лишь сырой матеріалъ для выдѣлки изъ нихъ новыхъ снарядовъ.

Часть этихъ стакановъ, отъ $^1/_4$ до $^1/_5$ всего количества, имѣетъ незначительные слѣды разрывовъ и мѣдные пояски, которые, вслѣдствіе полной непригодности, снимаются на заводѣ. Общій вѣсъ такого пояска составляетъ около $^1/_{100}$ вѣса стакана и, слѣдовательно, во всей отправкѣ мѣди имѣется не болѣе $^1/_4$ — $^1/_5$%, остальное же содержитъ ломъ желѣза и стали.

Присутствіе среди отправокъ означенныхъ стакановъ съ незначительными слѣдами разрывовъ и съ мѣдными поясками даютъ основаніе для нѣкоторыхъ станцій отправленія разсматривать ихъ за боевые не снаряженные снаряды и таксировать ихъ, какъ таковые, по I—А классу.

Докладывая объ изложенномъ и представляя при вышеупомянутомъ своемъ рапортѣ образецъ груза, Начальникъ дороги просилъ разъяснить ему способъ таксировки подобныхъ отправокъ.

Сообщая о семъ и полагая съ своей стороны, что означенный грузъ, едва ли могущій быть

отнесеннымъ къ группѣ 99 номенклатуры, предусматривающей различные боевые снаряды въ цѣльномъ и совершенно уже законченномъ видѣ, болѣе правильнымъ было бы таксировать, какъ ломъ желѣза и стали, — Управленіе желѣзныхъ дорогъ просило Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ сообщить свое по сему предмету заключеніе.

Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, препроводивъ копію изложеннаго отношенія Управленія жел. дорогъ, сообщилъ, что въ № 2393 Сборника Тарифовъ имъ, по соглашенію съ Управленіемъ жел. дорогъ, помѣщено разъяснительное извѣщеніе (№ 21743) о таксировкѣ стрѣляныхъ стакановъ артиллерійскихъ снарядовъ, какъ лома, желѣза и стали. Въ видахъ же болѣе подробнаго выясненія сего вопроса въ будущемъ, и въ случаѣ надобности соотвѣтственнаго дополненія товарной номенклатуры, Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ просилъ, предложеніемъ отъ 15 іюня 1915 г. за № 10511/953, внести изложенный вопросъ на разсмотрѣніе Общаго Тарифнаго Съѣзда.

Справка. По дѣйствующему Общему Тарифу (№ 7781) слѣдующіе грузы таксируются:

„Бой, крошье, ломъ, обрѣзки, опилки, стружки, шкрапъ и т. п. чугуна, желѣза, стали и жести“ (гр. 32):

а) въ закрытыхъ бочкахъ и ящикахъ попудно дифф. В (III—VII кл.),

б) во всякой укупоркѣ, кромѣ закрытыхъ бочекъ и ящиковъ, и безъ укупорки попудно дифф. № 34 (VII—XI кл.) и повагонно дифф. Д (IX — XII кл.);

„снаряды боевые не снаряженные: бомбы, гранаты, шрапнели, ядра и т. п., съ мѣдными поясками и облитые свинцомъ“ (гр. 99), таксируются попудно по I—А кл.

Извѣщеніе № 21743.

(Сб. Тар. № 2393).

Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, на основаніи пк. 9 ст. 512 Учрежденій Министерствъ (Гл. V, Кн. 5, Ч. II, Т. I Свода Законовъ), симъ разъясняетъ, что стрѣляные стаканы шрапнельныхъ артиллерійскихъ снарядовъ, при перевозкѣ ихъ по всѣмъ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, примѣняющимъ Общій Грузовой тарифъ, должны быть таксируемы, какъ ломъ желѣза и стали изъ 32 группы номенклатуры Части II Общаго Тарифа.

Постановленіе Съѣзда.

Обсудивъ настоящій вопросъ и принявъ во вниманіе, что сдѣланное Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ разъясненіе (Изв. № 21743, Сборн. Тар. № 2393) о томъ, что стрѣляные стаканы шрапнельныхъ артиллерійскихъ снарядовъ должны быть таксируемы какъ ломъ желѣза и стали изъ группы 32, является вполнѣ отвѣчающимъ существу дѣла, **Общій Тарифный Съѣздъ**, не считая нужнымъ дополнять номенклатуру Общаго Тарифа новой позиціей, **постановилъ**: остаться при существующемъ тарифномъ положеніи.

Вопросъ 3 О таксировкѣ „генераторныхъ повозокъ".

Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, отношеніемъ отъ 24 іюня 1915 г. за № 11220/1636, увѣдомилъ, что, въ виду встрѣтившихся на практикѣ недоразумѣній, имъ будетъ помѣщено въ ближайшемъ номерѣ Сборника Тарифовъ разъясненіе о томъ, что къ попуднымъ перевозкамъ „генераторныхъ повозокъ" надлежитъ примѣнять дифф. № 9, т. е. тарифъ, установленный на перевозку локомобилей всякихъ (изъ гр. 61).

Сообщивъ объ этомъ и препроводивъ нижепомѣщаемую копію отношенія Управленія жел. дор., отъ 17/18 іюня 1915 г. за № 15634/12050, съ приложеніемъ къ таковому отношенію фотографическаго снимка генераторной повозки, Департаментъ предложилъ внести означенный вопросъ на разсмотрѣніе Общаго Тарифнаго Съѣзда, указанное же приложеніе вернуть по минованіи надобности.

Препровожденное Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ отношеніе Управленія жел. дорогъ заключается въ слѣдующемъ:

Начальникъ Николаевской жел. дор., рапортомъ отъ 12/13 іюня с. г. за № 1272778/216810, донесъ въ Управленіе жел. дорогъ, что со станціи Варшава Брестская Привислинскихъ жел. дор. прибываютъ на станцію Петроградъ товарный Николаевской жел. дор. на имя Военно-Артиллерійскаго Управленія грузы подъ наименованіемъ „генераторныя повозки".

Грузы эти состоятъ изъ: 1) двигателя внутренняго сгоранія (нефтяного или керосиноваго), 2) непосредственно соединенной съ ними динамомашины, 3) трехъ желѣзныхъ клепаныхъ бачковъ для воды, нефти и масла, 4) 2 желѣз-

ныхъ клепаныхъ глушителя и водохладителя и 5) основной рельсовой плиты (фундаментъ) на 4-хъ-колесномъ ходу.

Станція Петроградъ товарный относитъ указанныя повозки къ группѣ 126 номенклатуры Части II Общаго Тарифа и таксируетъ ихъ по I классу, какъ экипажи, занимающіе часть подвижного состава по длинѣ болѣе $10^1/_2$ футовъ.

Съ своей стороны, Начальникъ дороги полагаетъ, что таковыя повозки надлежитъ относить къ группѣ 61 номенклатуры и таксировать ихъ по дифф. № 9, какъ „локомобили всякіе“ или какъ „двигатели газовые, нефтяные и т. п.“, что и было разъяснено станціи Петроградъ товарный.

Прилагая при семъ фотографическій снимокъ съ упомянутыхъ генераторныхъ повозокъ, Управленіе жел. дорогъ просило Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ сообщить свое по сему вопросу заключеніе.

Справка. По дѣйствующему Общему Тарифу (№ 7781) нижеслѣдующіе предметы таксируются:

Изъ группы 61 номенклатуры:

„генераторы“, „двигатели газовые, нефтяные, воздушные, электрическіе и т. п., кромѣ поименованныхъ особо въ номенклатурѣ этой группы и ихъ части, а также перевозимые совмѣстно съ электрическими двигателями реостаты въ количествѣ не болѣе одного на каждый двигатель“, „локомобили всякіе и локомотивы (паровозы, кромѣ указанныхъ въ группѣ 87), въ томъ числѣ локомобили и локомотивы (паровозы) предназначаемые для сельскохозяйственныхъ цѣлей“ (попудно по дифф. № 9) (IV—VI кл.).

Изъ группы 126 номенклатуры:

„кареты, коляски, тарантасы, тюльбери, омнибусы, фургоны, фуры, брички, дрожки, телѣжки, повозки дорожныя, въ томъ числѣ воинскія повозки и телѣги, кухни походныя воинскія, дроги и т. п., а также экипажи самодвижущіеся и станки экипажей самодвижущихся“— перевозимые въ неупакованномъ видѣ или упакованными въ ящики, а также и во всякой другой укупоркѣ:

а) занимающіе часть подвижного состава по длинѣ въ $10^1/_2$ футовъ и менѣе—попудно и повагонно I классъ.

б) занимающіе часть подвижного состава по длинѣ болѣе $10^1/_2$ футовъ—попудно и повагонно I классъ, но не менѣе 6 коп. со штуки и версты.

Въ № 2395 Сборника Тарифовъ опубликовано нижеслѣдующее извѣщеніе Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ за № 21849:

Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, по соглашенію съ Управленіемъ жел. дор., на основаніи пк. 9, ст. 512 Учрежденій Министерствъ (Гл. V, Кн. 5, Ч. Ц, Т. I Свода Законовъ) симъ разъясняетъ, что къ попуднымъ перевозкамъ „повозокъ генераторныхъ“ подлежитъ примѣненію тарифъ, установленный на перевозку локомобилей всякихъ (изъ группы 61), а именно дифф. № 9 Части II Общаго Тарифа.

Постановленіе Съѣзда.

Обмѣнявшись мнѣніями по настоящему вопросу и принявъ во вниманіе, что сдѣланное Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ разъясненіе (Изв. № 21849, Сборн. Тар. № 2396) о томъ, что къ перевозкамъ „повозокъ генераторныхъ“ надлежитъ примѣнять тарифъ, установ-

ленный на перевозку локомобилей всякихъ (дифф. № 9)—является вполнѣ отвѣчающимъ существу дѣла, **Общій Тарифный Съѣздъ**, не считая нужнымъ дополнять номенклатуру Общаго Тарифа новой позиціей, **постановилъ:** остаться при существующемъ тарифномъ положеніи.

186 Общій Тарифный Съѣздъ.

Засѣданіе 18 сентября 1915 г.

Вопросъ 4. О согласованіи номенклатуры и тарифовъ по нѣкоторымъ позиціямъ изъ гр. 93 Общаго Тарифа, въ зависимости отъ измѣненій, принятыхъ въ тарифѣ Русско-Китайскаго сухопутнаго ввознаго сообщенія.

Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, предложеніемъ отъ 11 іюля 1915 г. за № 12333/1756, увѣдомилъ Завѣдывающаго дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ о нижеслѣдующемъ:

Въ тарифѣ прямого Русско-Китайскаго сухопутнаго ввознаго сообщенія по группѣ 93 номенклатуры за послѣднее время сдѣланы нѣкоторыя, противъ Общаго Тарифа, пополненія, а именно: 1) включено наименованіе «Камбала и навага въ свѣжемъ видѣ» съ тарифами, при перевозкахъ какъ большою, такъ и малою скоростью, попуднымъ—по классу IV и повагоннымъ по дифференціалу № 9, 2) наименованіе «Сельдь тихоокеанская русскаго лова и засола» замѣнено наименованіемъ «Сельдь тихоокеанская русскаго лова во всякомъ видѣ, т. е. какъ свѣжая, такъ и соленая»—(дополненіе III къ тарифу означеннаго сообщенія, Сборникъ Тарифовъ № 2384, Тарифъ № 7798, страница 5, пункты 11 и 12) и 3) наименованіе «Рыба кэта, зубатка и горбуша—во всякомъ видѣ» пополнено словами «кижучъ, красная, нерка и чавычъ» (Сборникъ Тарифовъ № 2397, извѣщеніе № 21910).

Сообщая о семъ и признавая желательнымъ согласованіе номенклатуры и тарифовъ, установленныхъ на перевозку рыбныхъ грузовъ какъ въ указанномъ ввозномъ сообщеніи отъ станцій Уссурійской и Китайской Восточной желѣзныхъ дорогъ, такъ и во внутреннемъ сообщеніи отъ станцій Срѣтенскъ, Куэнга и Маньчжурія,—Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ просилъ Завѣдывающаго дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ внести вопросъ объ указанномъ согласованіи на разсмотрѣніе Общаго Тарифнаго Съѣзда.

Къ сему, Департаментъ присовокупилъ, что вопросъ объ аналогичномъ согласованіи номенклатуры и тарифовъ Русско-Китайскаго сухопутнаго и Амурско-Уссурійскаго ввозныхъ сообщеній внесенъ, одновременно съ симъ, на разсмотрѣніе Съѣзда по дѣламъ Международныхъ сообщеній.

Справки. I. Въ Отдѣлѣ В Части II дѣйствующаго Общаго Тарифа (Тарифъ № 7781) значатся по гр. 93 номенклатуры слѣдующіе исключительные тарифы въ сообщеніяхъ отъ станцій Срѣтенскъ, Куэнга и Маньчжурія Забайкальской жел. дороги:

№№ исключительныхъ тарифовъ.	Номенклатура товаровъ.	Сообщенія, въ которыхъ примѣняются исключительные тарифы, а также особыя условія ихъ примѣненія.	Провозныя платы въ коп. съ пуда за все разстояніе перевозки или классъ, или № лифферц.	
			Попудно.	Повагонно.
По группѣ 93-й номенклатуры товаровъ.				
5	Рыба кэта, зубатка, а также горбуша, во всякомъ видѣ (I и II категорій номенклатуры 93 группы, помѣщенной въ Отдѣлѣ Б настоящей Части) съ малою и съ большою скоростью (кромѣ отправокъ по исключительному тарифу № 6).	Отъ станцій Срѣтенскъ, Куэнга и Маньчжурія Забайкальской желѣзной дороги ..... кл. 1V		диф. № 9
		Примѣчаніе. Настоящій тарифъ, въ отношеніи отправокъ со станціи Куэнга, подлежитъ примѣненію при условіи, если указанные въ немъ грузы предварительно прибыли на станцію Куэнга со станцій Благовѣщенскъ, Черняево, Джалинда или Бѣлогорье Амурской жел. дороги для дальнѣйшаго слѣдованія въ западномъ направленіи.		
6	Рыба кэта, зубатка, а также горбуша, засоленная	Отъ станцій Срѣтенскъ, Куэнга и Маньчжурія Забайкальской желѣзной дороги		диф. № 21

№№ исключительных тарифовъ.	Номенклатура товаровъ.	Сообщенія, въ которыхъ примѣняются исключительные тарифы, а также особыя условія ихъ примѣненія.	Провозныя платы въ коп. съ пуда за все разстояніе перевозки или классъ, или № дифференц.	
			По-пудно.	Повагонно.
	По группѣ 93-й номенклатуры товаровъ.			
	пластомъ или колодкой (простымъ засоломъ) съ малою и большою скоростью.	*Примѣчаніе.* Настоящій тарифъ, въ отношеніи отправокъ со станціи Куэнга, подлежитъ примѣненію при условіи, если указанные въ немъ грузы предварительно прибыли на станцію Куэнга со станцій Благовѣщенскъ, Черняево, Джалинда или Бѣлогорье Амурской жел. дороги для дальнѣйшаго слѣдованія въ западномъ направленіи.		
14	Сельдь тихоокеанская.	Отъ станцій Срѣтенскъ, Куэнга и Маньчжурія Забайкальской желѣзной дороги, а также между станціями Уссурійской жел. дороги	кл. IV	диф. № 21
		Примѣчаніе. Настоящій тарифъ, въ отношеніи отправокъ со станціи Куэнга, подлежитъ примѣненію при условіи, если указанные въ немъ грузы предварительно прибыли на станцію Куэнга со станцій Благовѣщенскъ, Черняево, Джалинда или Бѣлогорье Амурской жел. дороги для дальнѣйшаго слѣдованія въ западномъ направленіи.		

II. Въ Отдѣлѣ V Части II дѣйствующаго Тарифа на перевозку грузовъ въ прямыхъ Русско-Китайскомъ и Амурско-Уссурійскомъ сообщеніяхъ (Сборн. Тар. № 1977, Тар. № 7351) *номенклатура и*

классификація товаровъ—по гр. 93 номенклатуры товаровъ значится:

Рыба кэтовая, зубатка и горбуша—во всякомъ видѣ, кижучъ, красная, нярка и чавычъ,

камбала и навага въ свѣжемъ видѣ—съ попуднымъ тарифомъ по IV кл. и повагоннымъ по дифф. № 9 и *сельдь тихоокеанская русскаго лова во всякомъ видѣ, т. е. какъ свѣжая, такъ и солёная*—съ попуднымъ тарифомъ по IV кл. и повагоннымъ по дифф. № 21.

Примѣчаніе. Означенные выше попудный и повагонный тарифы примѣняются для *рыбы кэты, зубатки и горбуши во всякомъ видѣ* при перевозкахъ какъ съ малой, такъ и съ большой скоростью.

Сужденія и постановленіе Съѣзда.

Принявъ во вниманіе, что согласованіе номенклатуры и тарифовъ по нѣкоторымъ позиціямъ гр. 93 Общаго Тарифа съ таковыми же позиціями гр. 93 Русско-Китайскаго сухопутнаго ввознаго сообщенія, является мѣрою желательною для всѣхъ жел. дорогъ, такъ какъ однообразіе редакціи сихъ позицій въ названныхъ тарифахъ облегчитъ пользованіе ими станціонными агентами, **Общій Тарифный Съѣздъ постановилъ:** сохраняя показанные въ исключительныхъ тарифахъ № 5 и № 14 по гр. 93 номенклатуры (Отд. В Ч. II Общ. Тар., Тар. № 7781) попудные и повагонные тарифы безъ измѣненія, а) замѣнить значащуюся нынѣ номенклатуру исключительнаго тарифа № 5 по указанной трушѣ слѣдующею новою ея редакціею: «Рыба кэта, зубатка, горбуша, кижучъ, красная, нярка и чавычъ—во всякомъ видѣ, а также камбала и навага—въ свѣжемъ видѣ (I и II категорій номенклатуры 93 гр. помѣщенной въ Отдѣлѣ Б настоящей Части) съ малою и съ большою скоростью (кромѣ отправокъ

Вопр. 4.

по исключительному тарифу № 6)», и б) въ номенклатурѣ исключительнаго тарифа № 14 по той же группѣ 93-й добавить послѣ словъ «сельдь тихоокеанская» слова «русскаго лова во всякомъ видѣ, т. е. какъ свѣжая: такъ и соленая».

Вопросъ 5. О таксировкѣ дикаго горчичнаго сѣмени (горчака дикой сурѣпы).

Настоящій вопросъ уже разсматривался 177 Общимъ Тарифнымъ Съѣздомъ (февраль 1915 г., вопр. 28 прогр.) по слѣдующему поводу.

Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, отношеніемъ отъ 2 января 1915 г. за № 26/45 въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, сообщилъ, что Акціонерное Общество «Астра» обратилось въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ съ ходатайствомъ о сложеніи пени, взысканной по отправкѣ Красный Кутъ—Петроградъ за № 1297, поясниръ при этомъ, что сказанная отправка составляетъ часть купленной имъ въ Саратовской губерніи партіи сѣмени «дикой сурѣпы», собираемаго крестьянами съ полей послѣ уборки хлѣбовъ и называется, въ зависимости отъ мѣстности, «сѣменемъ дикой сурѣпы», «горчаковымъ» или «горчуковымъ сѣменемъ», «дикимъ горчаковымъ сѣменемъ», «полевой горицей», «горчукомъ», а возможно, что еще какъ нибудь иначе, причемъ означенное сѣмя съ горчичнымъ сѣменемъ ничего общаго не имѣетъ.

Управленіе Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ, разсмотрѣвъ настоящую претензію, не признало возможнымъ удовлетворить таковую, такъ какъ предъявленный къ отправленію грузъ—«полевая горица (горчакъ)»,—таксируемый по III категоріи, оказался «дикимъ горчичнымъ сѣменемъ», подлежащимъ таксировкѣ по IV категоріи.

Принимая во вниманіе, что въ номенклатурѣ товаровъ Ч. III Общаго Тарифа наименованія «горчакъ» и «дикое горчичное сѣмя» не имѣется, а къ IV категоріи того же Свода отнесены сѣмена масличныя, въ томъ числѣ сѣмя горчичное, съ которымъ, по заявленію претендателя, перевезенный грузъ ничего общаго не имѣетъ, и поэтому подлежитъ та-

ксировкѣ по III категоріи, Управленіе желѣзныхъ дорогъ просило Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ сообщить свое заключеніе, какъ слѣдуетъ разсчитать провозную плату по данной отправкѣ, т. е. по ставкамъ III или IV категоріи и, въ зависимости отъ сего, подлежитъ ли начисленію пеня по ст. 60 Устава желѣзныхъ дорогъ.

Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, препровождая копію изложеннаго отношенія Управленія желѣзныхъ дорогъ, предложеніемъ отъ 14 января сего года за № 779/115, просилъ внести вопросъ о таксировкѣ дикаго горчичнаго сѣмени (горчака дикой сурѣпы) на обсужденіе 177-го Общаго Тарифнаго Съѣзда.

Обсудивъ обстоятельства дѣла, и принявъ во вниманіе, что образца груза, составлявшаго спорную отправку и именуемаго Петроградскимъ Акціонернымъ Обществомъ «Астра» «сѣменемъ дикой сурѣпы», а Управленіемъ Сѣв.-Западныхъ жел. дорогъ признаваемаго за «дикое горчичное сѣмя», къ дѣлу не представлено и, слѣдовательно, о правильности его наименованія въ накладной, а равно и по существу судить по однимъ лишь многообразнымъ названіямъ груза, приводимымъ въ ходатайствѣ, крайне затруднительно, 177 Общій Тарифный Съѣздъ постановилъ: 1) просить Управленіе Сѣв.-Западныхъ жел. дорогъ доставить въ Контору Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ образецъ спорнаго груза, и 2) просить Завѣдывающаго дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ, сообщить настоящее ходатайство, по возможности, вмѣстѣ съ образцомъ товара, если таковой будетъ Конторою Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ полученъ,—на компетентное заключеніе Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія, по полученіи отзыва котораго, и внести настоящій вопросъ на разсмотрѣніе одного изъ послѣдующихъ Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ.

О таковомъ постановленіи 177 Съѣзда Завѣдывающій дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ

сообщилъ: (12 мая 1915 г. за № 1451) Департаменту желѣзнодорожныхъ дѣлъ, (17 марта 1915 г. за № 920) Эксплоатаціонному Отдѣлу Управленія желѣзныхъ дорогъ и (28 мая 1915 г. за № 1636) Главному Управленію Землеустройства и Земледѣлія.

Отношеніемъ, отъ 21 мая 1915 г. за № 8848/989, Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ увѣдомилъ, что съ его стороны не встрѣчается препятствій противъ рѣшенія 177 Общаго Тарифнаго Съѣзда по сему вопросу; Управленіе Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ, при отзывѣ отъ 15/16 мая 1915 г. № 11638/14/8917/9639, препроводило въ Контору Съѣздовъ, доставленные маслянымъ заводомъ «Астра», образцы дикаго горчичнаго сѣмени; а Главное Управленіе Землеустройства и Земледѣлія, отношеніемъ отъ 11 іюля 1915 г. за № 8127, сообщило Завѣдывающему дѣлами Общихъ Съѣздовъ нижеслѣдующее:

«Вслѣдствіе отношенія, отъ 28 мая с. г. за № 1636, Отдѣлъ Сельской Экономіи и Сельскохозяйственной Статистики имѣетъ честь сообщить, что произведенный въ лабораторіи Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія анализъ образца сѣмянъ, приложеннаго къ тому отношенію, показалъ, что главная масса его состоитъ изъ сѣмянъ сорной травы, называемой сурѣпицей или желтушникомъ; количество ихъ къ вѣсу всего образца составляетъ 80,91%; остальная же масса состоитъ изъ сѣмянъ ярутки—1,68%, горчеца, дикой горчицы—0,88% и сора—16,53%.

Хотя русскія названія различныхъ растеній многочисленны и сбивчивы и возможно, какъ указываетъ Акціонерное Общество «Астра», что купленныя имъ сѣмена носятъ названія «горчаковыхъ» или сѣмянъ «полевой горицы», во всякомъ случаѣ эти сѣмена съ дикимъ горчичнымъ сѣменемъ ничего общаго не имѣютъ и посему, казалось бы, они должны быть отнесены къ III, а не IV категоріи номенклатуры товаровъ Ч. III Общаго Тарифа Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ».

Вышеприведенный отзывъ Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія былъ сообщенъ дорогамъ при циркулярѣ Завѣдывающаго дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ, отъ 28 іюля 1915 г. за № 2382, въ коемъ указано, что оставшійся пока неразрѣшеннымъ вопросъ о таксировкѣ дикаго горчичнаго сѣмени (горчака дикой сурѣпы), будетъ вновь разсмотрѣнъ на сентябрьскомъ Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ.

Справка. По дѣйствующему Своду тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ (Тарифъ № 7745) къ III категоріи отнесены: А) изъ группы 117: хлѣбныя сметки (тарица); зерна разныя хлѣбныя, въ смѣси съ сорными травами; полевая горица (шпергель); куколь; Б) изъ группы 22: отруби и высѣвки всякія, кромѣ льняныхъ; лузга, (шелуха) гречневая (ракуша) и всякая другая, въ томъ числѣ шелуха рисовая и шелуха (отбросы) клевернаго сѣмени: мякина; пела; полова; В) изъ группы 21: выжимки сѣменныя (жмыхи, колоба, избоина, сбоина, макуха и дуранда); выжимки бобовыя; жмыхи кукурузные въ кускахъ и молотые (мука изъ кукурузныхъ жмыховъ); льняные отбросы (льняныя отруби); отбросы отъ подсолнечныхъ сѣмянъ.

IV категорія: сѣмена масляничныя. Изъ группы 106: сѣмя льняное, конопляное, рапсовое, рѣпаковое, сурѣпное, горчичное, китайской рѣдьки, рыжейное (рыжиковое), подсолнечное, сафлоровое (сафлоръ), маковое, лаллеманціи, головки маковыя; подсолнечныя шапки (подсолнухи).

Сужденія и постановленіе Съѣзда. Обсудивъ настоящій вопросъ и принявъ во вниманіе: 1) что въ номенклатурѣ товаровъ Части III Общаго Тарифа наименованій «горчакъ» и «дикое горчичное сѣмя» не имѣется, 2) что разсматриваемый грузъ, по удостовѣренію нѣкоторыхъ представителей желѣзныхъ дорогъ, легко различимъ для

станціонныхъ агентовъ отъ такихъ хлѣбныхъ грузовъ IV категоріи, какъ различныя *сѣмена маслянич-ныя*, и къ тому же онъ долженъ считаться не спеціально воздѣлываемымъ злакомъ, а лишь подспорнымъ, при взращиваніи ржи, растеніемъ не имѣющимъ особой цѣнности и 3) что послѣ произведеннаго въ Лабораторіи Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія анализа груза, названнаго при отправленіи «полевая торица (горчакъ)», оказалось, что главная масса его состоитъ изъ сѣмянъ сорной травы, называемой сурѣпицей или желтушникомъ (80,91%), и сора (16,53%) и что перевезенный грузъ ничего общаго съ дикимъ горчичнымъ сѣменемъ не имѣетъ, почему и долженъ быть отнесенъ къ Ш, а не къ IV категоріи хлѣбныхъ грузовъ, т. к. въ послѣдней категоріи значатся только «сѣмена маслянчныя, въ томъ числѣ сѣмя горчичное», **Общій Тарифный Съѣздъ**, соглашаясь съ приведеннымъ заключеніемъ Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія по сему вопросу, **постановилъ:**

а) разъяснить жел. дорогамъ, что при перевозкѣ сѣмени дикой сурѣпы, именуемаго также горчаковымъ, горчуковымъ, дикимъ горчаковымъ сѣменемъ, полевой торицей и горчукомъ, разсчетъ провозныхъ платъ долженъ производиться какъ за хлѣбныя грузы по пк. Б Ш категоріи, и

б) признать, что взысканная съ Акціонернаго Общества «Астра» пеня по отправкѣ Красный Кутъ-Петроградъ за № 1297 подлежитъ сложенію.

Вопросъ 6. Объ устраненіи недоразумѣній, встрѣчающихся по перевозкамъ соляровыхъ кислотныхъ отбросовъ.

Акціонерное Общество «Контактъ», отъ 14 іюля 1915 года, обратилось къ Завѣдывающему дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ нижеслѣдующимъ ходатайствомъ:

По силѣ § 10-го Правилъ употребленія накладной и ея дубликата, перевозимые нами соляровые кислотные отбросы именуются въ накладныхъ примѣнительно къ номенклатурѣ Свода тарифовъ на перевозки нефтяныхъ грузовъ: «нефтяными кислотными отбросами», при чемъ наименованіе это, кромѣ того, подтверждается въ накладныхъ же Акцизнымъ Вѣдомствомъ съ добавленіемъ: «свободные отъ акцизнаго обложенія».

Такимъ образомъ, казалось бы, что наименованіе груза не должно было вызывать у станціонныхъ агентовъ никакихъ недоразумѣній, а, между тѣмъ, рѣдкая отправка проходитъ безъ составленія протокола о яко-бы неправильномъ наименованіи груза, согласно заключенію эксперта, очень можетъ быть даже и очень освѣдомленнаго въ другихъ химическихъ вопросахъ, но мало, или совсѣмъ, незнакомаго съ нефтеочистительнымъ дѣломъ, а къ тому же еще и неосвѣдомленнаго о происхожденіи продукта, полученнаго для экспертизы, что при экспертизахъ сложныхъ конгломератныхъ химическихъ соединеній, даже у спеціалистовъ, можетъ вызвать неправильное заключеніе о томъ, какое наименованіе надлежитъ дать анализируемому соединенію. Вслѣдствіе жалобы товаро-получателя, въ Управленіи дороги производится вторичная экспертиза съ составленіемъ новаго протокола, а если и эта экспертиза бываетъ ошибочной, то составляется еще и третій протоколъ, тоже по требованію грузополучателя,

объ изъятіи изъ данной отправки опечатанныхъ станціонной печатью пробъ для производства новой, т. е. третьей по счету экспертизы, но въ порядкѣ уже претензіонномъ, или же судебномъ и только послѣ столь сложно-длительнаго пути получателямъ удается добиться первоначальнаго наименованія груза и возврата перебора.

Правленіе Акціонернаго Общества «Контактъ» не имѣетъ возможности указать: со всѣми ли вообще нефтяными кислотными отбросами возникаютъ подобнаго рода недоразумѣнія или таковыя недоразумѣнія имѣютъ мѣсто только съ отбросами завода «Контактъ», благодаря специфическому запаху, свойственному этимъ отбросамъ, но, такъ какъ создавшееся положеніе затрогиваетъ очень чувствительно интересы Общества, то названное Правленіе вынуждено обратиться къ Завѣдывающему дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ, съ просьбой внести данный вопросъ на обсужденіе ближайшаго Тарифнаго Съѣзда—на предметъ выработки мѣръ, ограждающихъ интересы просителей. Для возможности детальнаго обсужденія сего вопроса на Съѣздѣ, Правленіе въ качествѣ матеріала представило: 2 одинаковыхъ образца соляровыхъ кислотныхъ отбросовъ завода «Контактъ», и, кромѣ того, сообщило описаніе способа полученія таковыхъ, такъ какъ отбросы эти являются въ нѣкоторомъ родѣ новостью въ нефтеочистительномъ дѣлѣ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, Правленіе просило о времени обсужденія сего вопроса не отказать поставить въ извѣстность Николая Ивановича Лутугина, чтобы онъ имѣлъ возможность, какъ представитель общества «Контактъ», принять участіе на Съѣздѣ въ обсужденіи сего вопроса. Упомянутое выше описаніе способа полученія соляровыхъ кислотныхъ отбросовъ завода «Контактъ» заключается въ слѣдующемъ:

Химическая очистка нефтяныхъ дистиллатовъ состоитъ въ послѣдовательной обработкѣ ихъ крѣпкой или дымящей сѣрной кислотой, при-

чемъ образующіяся при этомъ отъ воздѣйствія сѣрной кислоты на нѣкоторые углеводороды дистиллата соединенія частью остаются въ растворѣ не вошедшихъ въ реакцію съ сѣрной кислотой углеводородовъ, частью переходятъ въ такъ называемый кислотный гудронъ,—и послѣдующей промывкѣ дистиллата водной щелочью. Существенный недостатокъ этого способа заключается въ томъ, что при промывкѣ обработаннаго сѣрной кислотой дистиллата водной щелочью, особенно при соляровомъ маслѣ, образуются стойкія эмульсіи, которыя при отстаиваніи увлекаютъ съ собою большое количество дистиллата, вслѣдствіе чего такой способъ очистки требуетъ значительной затраты времени и неизбѣжно сопряженъ съ большой потерей масла и большаго расхода на щелочь.

Съ нѣкотораго времени многіе нефтеочистительные заводы, для разрушенія образующихся упомянутыхъ эмульсій, начали примѣнять спиртъ, прибавляя его въ небольшомъ количествѣ къ водной щелочи. Однако, примѣненіемъ спирта, въ указанныхъ условіяхъ, не удалось болѣе или менѣе полно устранить образованіе стойкихъ эмульсій и, кромѣ того, водно-спиртовой растворъ щелочи, обладая свойствомъ растворять въ себѣ сравнительно значительныя количества нефтяныхъ углеводородовъ, тѣмъ самымъ способствовалъ пониженію выхода очищеннаго продукта. Въ 1912 году русскій химикъ, Г. С. Петровъ, предложилъ, для устраненія недостатковъ прежнихъ способовъ очистки нефтяныхъ дистиллатовъ, въ частности очистки соляроваго масла для полученія изъ него вазелиноваго масла, промывать дистиллатъ, послѣ обработки его сѣрной кислотой и спуска кислотнаго гудрона, но до обработки водной щелочью, небольшимъ количествомъ воднаго раствора денатурированнаго спирта, каковой вытягиваетъ изъ сульфированнаго дистиллата вещества, служащія причиной образованія стойкихъ эмульсій, увлекаетъ незначительное количество минеральнаго масла, а также и значительную часть непрореагиро-

бавшей сѣрной кислоты, вслѣдствіе чего въ итогѣ получается большій выходъ очищеннаго масла и требуется затрачивать, при послѣдующей обработкѣ дистиллата водной щелочью, значительно меньшее количество самой щелочи, такъ какъ уже удалена изъ дистиллата значительная часть кислыхъ соединеній. Этотъ нефтяной кислотный отбросъ спускается до обработки дистиллатовъ водной щелочью.

Заводы „Т-ва Бр. Нобель“, „В. И. Рогозина и К°“ перешли на этотъ способъ обработки, главнымъ образомъ, соляроваго дистиллата и, слѣдовательно, находятся въ обладаніи отброснаго водоспиртового продукта, каковой въ техникѣ нефтеочистительнаго дѣла является и именуется «нефтянымъ кислотнымъ отбросомъ», нашедшимъ нѣкоторыя примѣненія въ рядѣ техническихъ производствъ и идущимъ на рынокъ подъ названіемъ «нефтяной кислотный отбросъ «Контактъ» или сокращенно «Контактъ».

Циркулярнымъ извѣщеніемъ, отъ 29 іюля 1915 г. за № 2403, Завѣдывающій дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ сообщилъ Правленіямъ и Управленіямъ жел. дорогъ и подлежащимъ Учрежденіямъ о внесеніи настоящаго вопроса на разсмотрѣніе сентябрьскаго Общаго Тарифнаго Съѣзда, прося, вмѣстѣ съ тѣмъ, (3 августа 1915 г. № 2414), Директора Петроградскаго Тентелевскаго химическаго завода, Э. Я. Вегенера, о сообщеніи своего заключенія по вопросу объ устраненіи недоразумѣній, встрѣчающихся по перевозкамъ соляровыхъ кислотъ—для каковой цѣли Э. Я. Вегенеру, одновременно, препровожденъ образецъ названнаго груза *). Въ отзывѣ своемъ, отъ 28 августа 1915 года, Э. Я. Вегенеръ сообщилъ, что препровожденный ему образецъ груза былъ подвергнутъ анализу въ химической лабораторіи одного изъ петроградскихъ мыловаренныхъ заводовъ, причемъ оказалось, что продуктъ этотъ содержитъ около 1% сѣрной кислоты, 10% спирта, нефтяныхъ маселъ и воду. Несмотря на

*) По описи Конторы Съѣздовъ значится подъ № 1176.

такой, нѣсколько необычный для обработки нефтяныхъ продуктовъ, составъ, онъ представляетъ особый видъ кислаго нефтянаго отброса, получающійся при химической очисткѣ соляроваго дистиллата послѣ первой обработки его сѣрной кислотой, какъ это указано въ ходатайствѣ Акціонернаго Общества «Контактъ» отъ 14 іюля 1915 г.

По наведеннымъ справкамъ продажная цѣна этого новаго продукта—около четырехъ рублей за пудъ, включая стоимость деревянной бочки.

Справка.

Согласно дѣйствующему Общему Тарифу, въ номенклатурѣ товаровъ гр. 59 (Часть II сего Тарифа, Тар. № 7781) значатся слѣдующія:

59. Масла минеральныя.

А) Вошедшіе въ номенклатуру Части IV настоящаго Общаго Тарифа:

(Сводъ тарифовъ на перевозку нефтяныхъ грузовъ, Сборникъ Тарифовъ № 2290, Тарифъ № 7711).

Отнесенныя къ I категоріи нефтяныхъ грузовъ,—а) астралинъ, бензинъ, бензиновый дистиллатъ, бензолъ каменноугольный сырой, вазелинъ, газолинъ, керосинъ очищенный и неочищенный (дистиллатъ), керосинъ въ твердомъ видѣ, лигроинъ (петрольный эфиръ), масло соляровое, масло вазелиновое, масло минеральное особо непоименованное, мазь вазелиновая (машинная и кожевенная), нефть сырая (въ томъ числѣ сураханская) свѣжая и озерная, удѣльнаго вѣса 0,825 и менѣе при 15° Ц., нефтяное сало, нефтяныя смазочныя масла всякія (въ томъ числѣ вальволинъ Эйзенберга и масло нефтяное смазочное цилиндровое) и дистиллаты смазочныхъ маселъ, олеонафтъ, олеонидъ, олеофинъ, петролеумъ (керосинъ), пironафтъ, себонафтъ (смѣсь смазочныхъ маселъ съ церезиномъ), смѣсь неочищеннаго керосина съ нефтяными остатками, фотогенъ, фотоль

(керосинъ смѣшанный съ тяжелыми лигроинами), фотонафтиль и шандоринъ, и отнесенныя ко II категоріи нефтяныхъ грузовъ: б) масло горное (черная нефть), мазуть, нефть моторная (безакцизная) удѣльнаго вѣса 0,845—0,870 при 15° Цельсія съ температурой вспышки паровъ ниже 110° Цельсія, нефть сырая (въ томъ числѣ сураханская) свѣжая и озерная, удѣльнаго вѣса выше 0,825 при 15° Ц., нефтяная смола, кислотный нефтяной гудронъ, твердый нефтяной гудронъ, а также безакцизные масляные нефтяные остатки (перегонный нефтяной гудронъ), нефтяные остатки, нефтяная грязь, и нефтяные (въ томъ числѣ и выпаренные) щелочные и кислотные отбросы.

Сужденія Съѣзда. *Представитель Акціонернаго Общества «Контактъ» Н. И. Лутугинъ*, объяснилъ, что при таксировкѣ отправляемыхъ названнымъ Обществомъ соляровыхъ кислотныхъ отбросовъ возникаютъ постоянныя недоразумѣнія, заключающіяся въ томъ, что желѣзнодорожные агенты не желаютъ признавать данный продуктъ грузомъ, подлежащимъ отнесенію ко II категоріи Свода тарифовъ на перевозку нефтяныхъ грузовъ. Основаніемъ для такого взгляда служитъ, повидимому, то обстоятельство, что соляровые кислотные отбросы обладаютъ специфическимъ запахомъ, получающимся вслѣдствіе обработки этихъ отбросовъ денатурированнымъ спиртомъ, который въ соединеніи съ нефтью даетъ совершенно своеобразный запахъ, рѣзко отличающійся отъ запаха другихъ нефтяныхъ товаровъ. Въ виду этого, нѣкоторыя станціи таксируютъ спорный продуктъ по I классу, т. е. какъ грузъ особо непоименованный въ номенклатурѣ товаровъ. Когда же соляровые кислотные отбросы поступаютъ на экспертизу, то результаты ея получаются весьма разнообразные и дѣло доходило до того, что нѣкоторыми экспертами данный продуктъ признавался

продуктомъ животнаго происхожденія. Это, на первый взглядъ непонятное, явленіе объясняется тѣмъ, что экспертиза сложныхъ химическихъ продуктовъ можетъ быть производима только путемъ количественнаго анализа, при которомъ только и обнаруживаются составные элементы, входящіе въ эти продукты. Въ зависимости отъ того, какимъ изъ этихъ элементовъ будетъ придано экспертомъ преобладающее значеніе, опредѣляется и само наименованіе груза, но, конечно, наименованіе чисто теоретическое, которое зачастую является непригоднымъ для практическихъ цѣлей таксировки грузовъ. Дать же товару подходящее практическое названіе для экспертовъ иногда затруднительно по той причинѣ, что они не знаютъ, какъ поименованъ грузъ въ накладной самимъ отправителемъ; точно также имъ неизвѣстно, имѣлись ли въ накладной какія либо отмѣтки со стороны Акцизнаго надзора или же акцизное удостовѣреніе и таможенное свидѣтельств. Между тѣмъ, сообщеніе экспертамъ этого рода свѣдѣній значительно облегчило бы ихъ задачу. Не будучи въ большинствѣ случаевъ знакомы съ Общимъ Тарифомъ Россійскихъ жел. дорогъ, эксперты не всегда ясно представляютъ себѣ ту цѣль, ради которой товаръ направленъ къ нимъ для произведенія химическаго анализа. Впрочемъ, при отправкахъ соляровыхъ кислотныхъ отбросовъ едва ли вообще нужна экспертиза, такъ какъ происхожденіе груза удостовѣряется штемпелемъ Акцизнаго надзора, проставляемымъ въ самой накладной подъ названіемъ товара «нефтяные кислотные отбросы». Кромѣ того, если грузъ слѣдуетъ за границу, то онъ сопровождается еще и таможеннымъ документомъ о безпошлинномъ вывозѣ изъ Россіи. Казалось бы, что при такихъ условіяхъ не должно быть сомнѣній относительно рода груза. Если же въ единичныхъ случаяхъ и могутъ возникнуть недоразумѣнія при отправкахъ соляровыхъ кислотныхъ отбросовъ, то во всякомъ случаѣ жел. дороги, направляя товаръ на экспертизу,

должны бы сообщить экспертамъ, какъ наименованіе данное грузу отправителемъ, такъ и тѣ особыя отмѣтки и удостовѣренія Акцизнаго надзора, при наличіи коихъ товаръ сдавался къ перевозкѣ. Во избѣжаніе же дальнѣйшихъ недоразумѣній слѣдовало бы, по мнѣнію Н. И. Лутугина, включить спорный продуктъ въ номенклатуру товаровъ подъ особымъ наименованіемъ, въ качествѣ котораго можно бы принять названіе «Контактъ».

Представитель Московскаго раіона казенныхъ жел. дорогъ, В. С. Зелль, заявилъ, что при таксировкѣ нефтяныхъ продуктовъ жел. дороги должны дѣйствительно придавать рѣшающее значеніе удостовѣреніямъ Акцизнаго надзора и только при наличіи отмѣтки этого надзора о томъ, что данный грузъ свободенъ отъ акциза, таковой можетъ быть относимъ ко II категоріи Свода тарифовъ на перевозку нефтяныхъ грузовъ. Это, конечно, при условіи, что у станціонныхъ агентовъ не возникаетъ сомнѣній относительно подлинности груза, снабженнаго подобнымъ удостовѣреніемъ. Въ спорныхъ же случаяхъ разрѣшать вопросъ о таксировкѣ можно только путемъ экспертизы, требовать которую жел. дороги имѣютъ полное право. Что же касается предлагаемаго включенія въ номенклатуру товаровъ спеціальнаго наименованія «Контактъ», то противъ этого нужно протестовать, такъ какъ подобнаго рода фиктивныя названія не только не способны облегчить дѣло таксировки, но, наоборотъ, вносятъ лишь путаницу въ номенклатуру и ведутъ къ постояннымъ нареканіямъ со стороны какъ жел. дорогъ, такъ и отправителей.

Представитель Южнаго раіона казенныхъ жел. дорогъ, Л. И. Изюмовъ, съ своей стороны, отмѣтилъ, что настоящій вопросъ не имѣетъ собственно тарифнаго характера, такъ какъ если по удостовѣренію экспертовъ спорный грузъ признанъ кислотными нефтяными отбросами, то онъ долженъ таксироваться по II категоріи Свода тарифовъ на пере-

возку нефтяныхъ грузовъ и съ этой точки зрѣнія не можетъ быть и рѣчи о необходимости измѣнять дѣйствующее тарифное положеніе. Въ данномъ случаѣ вопросъ сводится, очевидно, къ тому, что у нѣкоторыхъ жел. дорогъ возникаютъ серьезныя сомнѣнія относительно рода груза, отправляемаго Акціонернымъ Обществомъ «Контактъ» и на этомъ основаніи дороги требовали производства экспертизы. Къ сожалѣнію, выводы экспертовъ получались при этомъ довольно разнообразные, что не могло не осложнить вопроса. Быть можетъ, различія въ показаніяхъ экспертовъ объясняются тѣмъ, что имъ не всегда извѣстно наименованіе, данное грузу въ накладной самимъ отправителемъ и что они не имѣютъ возможности предварительно ознакомиться съ содержаніемъ отмѣтокъ и удостовѣреній Акцизнаго надзора, касающихся спорныхъ отправокъ. Вслѣдствіе этого, представлялось бы, по мнѣнію Л. И. Изюмова, цѣлесообразнымъ рекомендовать жел. дорогамъ, чтобы онѣ, направляя нефтяные товары на экспертизу, сообщали производящимъ эту экспертизу лицамъ или учрежденіямъ имѣющіяся у дорогъ свѣдѣнія о наименованіи груза какъ заинтересованнымъ отправителемъ, такъ и органами Акцизнаго надзора.

Постановленіе Съѣзда.

По дальнѣйшемъ обмѣнѣ мнѣніями и принявъ во вниманіе: 1) что, согласно отзыву директора Тентелевскаго химическаго завода, Э. Я. Вегенера, продуктъ, вырабатываемый Акціонернымъ Обществомъ «Контактъ», является особаго вида нефтянымъ кислотнымъ отбросомъ, и 2) что недоразумѣнія, возникающія въ отношеніи таксировки этого продукта, могутъ быть отчасти объясняемы тѣмъ обстоятельствомъ, что жел. дороги, направляя товаръ на экспертизу, не указываютъ ни названія, даннаго грузу отправителемъ, ни тѣхъ особыхъ (акцизныхъ, таможенныхъ и т. п.) документовъ, при которыхъ данная отправка совершается, въ зависимости отъ чего эксперты ставятся иногда въ затруднительное поло-

женіе въ смыслѣ практическаго опредѣленія рода товара, **Общій Тарифный Съѣздъ постановилъ:**

1) разъяснить, что таксировку спорныхъ отправокъ, предъявленныхъ Акціонернымъ Обществомъ «Контактъ», слѣдовало производить по тарифамъ на грузы II категоріи Свода тарифовъ на перевозку нефтяныхъ грузовъ, и

2) просить жел. дороги, чтобы лицамъ или учрежденіямъ, коимъ направляется спорный нефтяной продуктъ для производства надлежащей экспертизы, заинтересованными дорогами сообщалось какъ наименованіе, данное грузу отправителемъ въ накладной, такъ равно и тѣ отмѣтки и свидѣтельства Акцизнаго надзора, при наличіи которыхъ данный грузъ сдавался къ перевозкѣ.

Управленіе желѣзныхъ дорогъ, отношеніемъ отъ 4/5 іюня 1915 г. за № 14328/10985, сообщило Департаменту желѣзнодорожныхъ дѣлъ о нижеслѣдующемъ:

Начальникъ Александровской желѣзной дороги телеграммой, отъ 25 мая с. г. № 54547, возбудилъ, въ виду встрѣчающихся на практикѣ недоразумѣній, вопросъ о разъясненіи, надлежитъ ли за перевозку почтовой клади въ товарныхъ вагонахъ, кромѣ провозной платы въ $^1/_{18}$ коп. съ пуда и версты, взимать дополнительные сборы, предусмотрѣнные § 43 Части I Общаго Тарифа на перевозку грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, а равно сборы въ $^1/_2$ коп. съ пуда и версты и въ пользу Пораіонныхъ Комитетовъ.

Сообщая о семъ, Управленіе желѣзныхъ дорогъ просило Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ увѣдомить о своемъ по означенному вопросу заключеніи.

Одновременно, по этому же вопросу, Главное Управленіе Почтъ и Телеграфовъ, отношеніемъ отъ 5 іюня 1915 г. за № 33648, увѣдомило Управленіе желѣзныхъ дорогъ о томъ, что, не возражая въ принципѣ противъ оплаты по $^1/_{18}$ коп. съ пуда и версты за провозъ почтовой клади въ товарныхъ вагонахъ, оно въ то же время считаетъ себя свободнымъ отъ производства всѣхъ прочихъ, связанныхъ съ таковой перевозкой почтъ расходовъ, т. е. какъ на покупку бланковъ желѣзнодорожныхъ накладныхъ, такъ и на оплату ихъ гербовымъ сборомъ, что, между прочимъ, не предусматрива
и временными правилами 1873 года.

Сообщая объ изложенномъ и принимая во вниманіе, что со стороны нѣкоторыхъ Управленій же-

Вопросъ 7. О томъ—подлежатъ ли взиманію при перевозкахъ почтовой клади въ товарныхъ вагонахъ, таксируемой по тарифу въ $^1/_{18}$ коп. съ п. и в., дополнительные сборы: 1) по списку, значащемуся въ § 43 Ч. I Общаго товарнаго Тарифа, и 2) особый сборъ въ $^1/_8$ к. съ пуда на приспособленія для храненія грузовъ.

лѣзныхъ дорогъ предъявляются уже требованія къ Почтово-Телеграфному Вѣдомству объ оплатѣ вышеуказанныхъ расходовъ,—Главное Управленіе Почтъ и Телеграфовъ просило Управленіе желѣзныхъ дорогъ не отказать въ зависящихъ распоряженіяхъ по данному вопросу и о послѣдующемъ увѣдомить.

Означенное отношеніе Главнаго Управленія Почтъ и Телеграфовъ Управленіе желѣзныхъ дорогъ въ дополненіе къ отношенію своему, отъ 5 іюня 1915 г. за № 10985/14328, препроводило при отношеніи, отъ 10 того же іюня за № 14796/11344, въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ для послѣдующихъ съ его стороны распоряженій.

Препровождая при предложеніи, отъ 23/24 іюля 1915 г. за № 13417/1185, копіи отношеній Управленія желѣзныхъ дорогъ: 1) отъ 4/5 іюня с. г. за № 14328/10985, и 2) отъ 10 іюня с. г. за № 14796/11344, съ приложеніемъ копіи отношенія Главнаго Управленія Почтъ и Телеграфовъ, отъ 5 іюня с. г. за № 33648,—по вопросу о томъ, подлежатъ ли взиманію при перевозкахъ почтовой клади въ товарныхъ вагонахъ, таксируемой по тарифу въ $^1/_{18}$ коп. съ пуда и версты, также и доп. сборы: 1) по списку, значащемуся въ § 43 Части I Общаго товарнаго Тарифа, 2) особый сборъ въ $^1/_5$ коп. съ пуда на приспособленія для храненія грузовъ, 3) особый сборъ въ пользу Пораіонныхъ Комитетовъ и 4) гербовый сборъ,—Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ просилъ Завѣдывающаго дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ внести на разсмотрѣніе Общаго Тарифнаго Съѣзда настоящій вопросъ, но лишь въ отношеніи сборовъ, упомянутыхъ выше подъ п.п. 1-мъ и 2-мъ.

Циркулярнымъ извѣщеніемъ отъ 5 августа 1915 г. за № 2446, Правленіямъ и Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ и подлежащимъ учрежденіямъ Завѣдывающій дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ сообщилъ о внесеніи настоящаго вопроса на

разсмотрѣніе сентябрьскаго Общаго Тарифнаго Съѣзда.

Справки.

I. По пк. 1 дѣйствующихъ «Временныхъ правилъ о перевозкѣ почтъ по желѣзнымъ дорогамъ (Отдѣлъ VII Части II Общаго Устава Россійскихъ жел. дорогъ, изд. Н. Л. Брюля, 1909 г.),—всякаго рода почтовая корреспонденція и необходимые для сопровожденія оной почтовые чины перевозятся по правительственнымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, открытымъ для общественнаго пользованія, на слѣдующихъ основаніяхъ: а) во всѣхъ пассажирскихъ поѣздахъ—безплатно и б) при перевозкѣ почтовой клади въ товарныхъ поѣздахъ—съ платою по одной восемнадцатой части копѣйки съ пуда и версты, а въ отношеніи къ чинамъ, оную сопровождающимъ,—съ платою за пассажирскія мѣста третьяго класса.

Вѣсъ почтовой клади въ вагонѣ не долженъ превышать установленнаго Министерствомъ Путей Сообщенія размѣра нагрузки вагоновъ. Управленіе дороги, въ случаѣ сомнѣнія въ правильности вѣса клади, имѣетъ право провѣрить оный.

Сужденія Съѣзда.

Представитель Моск.-Кіево-Воронежской жел. дороги, Ю. А. Лэмпицкій, заявилъ, что временныя правила о перевозкѣ почтъ по жел. дорогамъ могутъ измѣнять общія желѣзнодорожныя, а въ томъ числѣ и тарифныя, узаконенія лишь постольку, поскольку это оговорено въ самихъ временныхъ правилахъ. Въ противномъ же случаѣ необходимо примѣнять къ почтовымъ перевозкамъ тѣ же правила и тарифныя положенія, которыя имѣютъ силу при всякихъ вообще коммерческихъ отправкахъ. Если, такимъ образомъ, въ упомянутыхъ выше временныхъ правилахъ не содержится спеціальныхъ указаній объ освобожденіи Почтоваго Вѣдомства отъ уплаты дополнительныхъ сборовъ, то слѣдуетъ по-

лагать, что сборы эти подлежатъ взиманію на общихъ основаніяхъ, что представляется справедливымъ не только съ формальной стороны толкованія правилъ, но также и по самому существу дѣла, такъ какъ дополнительные сборы, предусмотрѣнные § 43 Ч. I Общ. Тар. служатъ не для извлеченія прибыли, а только для покрытія фактическихъ расходовъ жел. дорогъ, вызываемыхъ производствомъ тѣхъ или иныхъ услугъ въ пользу грузохозяевъ. Что же касается сбора въ $^1/_5$ коп. съ пуда на приспособленія для храненія грузовъ, то таковой не является собственно сборомъ желѣзнодорожнымъ, такъ какъ въ доходъ дорогъ онъ не поступаетъ, а слѣдовательно по поводу этого сбора желѣзныя дороги могутъ имѣть сужденіе не какъ заинтересованная сторона, а лишь въ качествѣ экспертовъ. Въ этомъ отношеніи нельзя не отмѣтить, что разъ сборъ въ $^1/_5$ коп. съ пуда установленъ со спеціальной цѣлью создать фондъ для устройства складочныхъ помѣщеній на станціяхъ, то взыскивать этотъ сборъ справедливо со всѣхъ перевозокъ грузовъ, складываемыхъ на станціяхъ, въ ожиданіи наступленія момента отправки. А такъ какъ почтовая кладь, перевозимая въ товарныхъ вагонахъ, весьма нерѣдко загромождаетъ станціонныя помѣщенія и платформы, вызывая тѣмъ самымъ недостатокъ мѣста для складыванія другихъ грузовъ, то и представляется вполнѣ правильнымъ, чтобы Почтовое Вѣдомство принимало участіе въ оплатѣ подлежащаго расхода на оборудованіе станцій складочными помѣщеніями, и съ этой точки зрѣнія не имѣется достаточныхъ основаній для освобожденія названнаго Вѣдомства отъ уплаты сбора въ $^1/_5$ к. съ пуда.

Высказывая такія соображенія по поводу возбужденнаго вопроса, Ю. А. Лэмпицкій считалъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, желательнымъ остановить вниманіе Съѣзда на болѣе общемъ вопросѣ объ измѣненіи правилъ почтовыхъ перевозокъ, во всей ихъ совокупности. Вопросъ этотъ дебатировался сна-

чала въ самомъ Почтовомъ Вѣдомствѣ, коимъ была образована спеціальная Комиссія, намѣтившая цѣлый рядъ мѣропріятій, нелишенныхъ интереса и для жел. дорогъ, такъ какъ Комиссія имѣла въ виду необходимость упорядочить взаимоотношенія Вѣдомства и жел. дорогъ. Въ упомянутой Комиссіи было, между прочимъ, обращено вниманіе на все возрастающую конкуренцію между почтовыми посылками и мелкими желѣзнодорожными отправками. Такая конкуренція возникаетъ вслѣдствіе того, что на дальнихъ разстояніяхъ почтовый тарифъ становится гораздо дешевле желѣзнодорожной платы. Для устраненія означеннаго ненормальнаго явленія Комиссія намѣтила повышеніе почтоваго тарифа на посылки во внутреннемъ сообщеніи и отмѣну транзита этихъ посылокъ изъ-за границы. При этомъ имѣлось въ виду, что слишкомъ низкій почтовый тарифъ причиняетъ серьезныя трудности Почтовому Вѣдомству, которому не подъ силу справляться съ весьма значительнымъ количествомъ посылокъ, перевозимыхъ на дальнія разстоянія. Предположенія Почтоваго Вѣдомства были затѣмъ внесены на разсмотрѣніе особой междувѣдомственной Комиссіи, въ которую были также приглашены изъ числа представителей интересовъ частныхъ жел. дорогъ Предсѣдатель Правленія Ряз.-Уральской жел. дороги, Ф. И. Шмидтъ и Ю. А. Лэмпицкій. При обсужденіи даннаго вопроса въ междувѣдомственной Комиссіи большинство ея членовъ отнеслось отрицательно какъ къ повышенію почтоваго тарифа на посылки, такъ и къ отмѣнѣ транзита посылокъ, слѣдующихъ изъ-за границы, причемъ это мнѣніе было также поддержано лично Ю. А. Лэмпицкимъ, находившимъ, что принятіе подобной мѣры явилось бы шагомъ назадъ въ дѣлѣ развитія и усовершенствованія почтовыхъ сношеній. На ряду съ этимъ, междувѣдомственная Комиссія признала необходимымъ упорядочить перевозку почтовыхъ отправленій въ товар-

ныхъ вагонахъ, каковая перевозка тормозится нынѣ отсутствіемъ у Главнаго Управленія Почтъ и Телеграфовъ необходимыхъ кредитовъ, а также и тѣмъ обстоятельствомъ, что временныя правила перевозки почтъ, изданныя еще въ 1873 г., сильно устарѣли и перестали отвѣчать требованіямъ современной жизни. Вслѣдствіе этого, Почтовое Вѣдомство намѣрено въ ближайшемъ будущемъ пересмотрѣть дѣйствующія правила и придать имъ болѣе жизненный характеръ. Ю. А. Лэмпицкій тогда же въ междувѣдомственной Комиссіи просилъ, чтобы проектъ подлежащихъ новыхъ правилъ былъ своевременно сообщенъ Министерству Путей Сообщенія для внесенія его на предварительное обсужденіе Съѣздовъ представителей желѣзныхъ дорогъ, съ точки зрѣнія которыхъ дѣйствующія временныя правила являются, какъ извѣстно, далеко неудовлетворительными. Практика постоянно выдвигаетъ такія явленія, которыя ясно доказываютъ необходимость возможно скорѣе урегулировать взаимоотношенія жел. дорогъ и Почтоваго Вѣдомства. Въ частности, на М.-К.-Воронежской жел. дорогѣ, а, должно быть, также и на нѣкоторыхъ другихъ дорогахъ сѣти, возможно констатировать тотъ ненормальный фактъ, что вагоны, занимаемые Почтовымъ Вѣдодмствомъ подъ кладь, перевозимую по $^1/_{18}$ коп. съ п. и в., загружаются весьма незначительнымъ количествомъ посылокъ, такъ что вѣсъ клади въ вагонѣ составляетъ нерѣдко всего только 100 или даже 50 пудовъ. Столь непродуктивное использованіе подвижного состава причиняетъ жел. дорогамъ серьезные убытки, устранить которые было бы возможно путемъ принятія особой нормы нагрузки для почтовой клади, подобно тому, какъ это сдѣлано для другихъ грузовъ, при примѣненіи повагонныхъ тарифовъ. Тогда жел. дорогамъ была бы, по крайней мѣрѣ, гарантирована извѣстная минимальная плата за занятіе товарнаго вагона Почтовымъ Вѣдомствомъ. Вопросъ о желательности

установленія намѣченной мѣры М.-К.-Воронежская дорога предполагала внести на одинъ изъ ближайшихъ Съѣздовъ, но такъ какъ въ настоящее время выясняется, что само Почтовое Вѣдомство озабочено переработкою правилъ о почтовыхъ перевозкахъ, то разумѣется, что возбужденіе даннаго частнаго вопроса являлось бы пока еще несвоевременнымъ. Тѣмъ не менѣе, Ю. А. Лэмпицкій считаетъ нужнымъ нынѣ же отмѣтить необходимость урегулировать вопросъ о недостаточной утилизаціи товарныхъ вагоновъ, занимаемыхъ подъ почтовую кладь, для того, чтобы имѣть этотъ вопросъ въ виду при предстоящемъ общемъ пересмотрѣ правилъ о почтовыхъ перевозкахъ.

Представитель Богословской жел. дороги, М. М. Тагеръ, съ своей стороны, отмѣтилъ, что отправки почтовой клади въ товарныхъ вагонахъ не являются, въ сущности, почтовыми перевозками въ техническомъ значеніи этого выраженія, такъ какъ подъ почтовыми перевозками подразумѣваются лишь такія отправки клади, которыя сопровождаются чинами Почтоваго Вѣдомства. При слѣдованіи же почтовой клади въ товарныхъ вагонахъ, съ уплатою по $^{1}/_{18}$ коп. съ п. и в., кладь эта не охраняется почтовыми чинами, а вагоны сдаются непосредственно подъ отвѣтственность жел. дорогъ, причемъ они закрываются лишь замками Почтоваго Вѣдомства. Въ виду этого, разсматриваемыя перевозки необходимо, казалось бы, трактовать по аналогіи съ обыкновенными грузовыми отправками, и съ этой точки зрѣнія представлялось бы совершенно несправедливымъ освобождать Почтовое Вѣдомство отъ оплаты причитающихся дорогамъ дополнительныхъ сборовъ, установленныхъ § 43 Части I Общ. Тар. Какъ извѣстно, эти сборы взимаются съ цѣлью покрытія собственныхъ расходовъ жел. дорогъ по производству различныхъ манипуляцій, а слѣдовательно, если такія манипуляціи совершаются дорогами при отправкахъ почтовой

клади, то онѣ должны быть соотвѣтственнымъ образомъ оплачены. Такъ, напримѣръ, если нагрузка и выгрузка почтовой клади будетъ, по тѣмъ или инымъ соображеніямъ, производиться не почтовыми чинами, а станціонными агентами, то сборъ за указанныя операціи долженъ быть, по мнѣнію М. М. Тагеръ, взысканъ съ Почтоваго Вѣдомства на общемъ основаніи. Если же станціонные агенты не принимали участія въ нагрузкѣ или выгрузкѣ клади, то, конечно, жел. дороги не будутъ претендовать на взысканіе соотвѣтственнаго сбора. Что же касается вопроса о взиманіи сбора въ $^1/_5$ коп. съ пуда на приспособленія для храненія грузовъ, то этотъ вопросъ можетъ, на первый взглядъ, казаться спорнымъ, такъ какъ означенный сборъ не является желѣзнодорожнымъ, а имѣетъ спеціальное назначеніе. Но разъ почтовыя посылки фактически занимаютъ станціонныя помѣщенія, подобно всѣмъ остальнымъ грузамъ, и вызываютъ тѣмъ самымъ необходимость въ расширеніи такихъ помѣщеній, то нѣтъ, казалось бы, достаточныхъ основаній для установленія изъятія въ пользу Почтоваго Вѣдомства въ отношеніи уплаты даннаго сбора. Кромѣ того, ни дѣйствующія правила о перевозкѣ почтъ, ни правила о сборѣ въ $^1/_5$ коп. съ пуда не содержатъ въ себѣ никакихъ указаній относительно невзиманія этого сбора при почтовыхъ отправкахъ въ товарныхъ вагонахъ, и уже поэтому слѣдуетъ заключить, что означенный сборъ долженъ взиматься на общихъ основаніяхъ.

Представитель Московскаго раіона казенныхъ жел. дорогъ, В. С. Зелль, поддерживалъ мнѣніе о безусловной необходимости взыскивать въ разбираемомъ случаѣ, какъ дополнительные сборы по § 43 Ч. I Общаго Тарифа, такъ и сборъ въ $^1/_5$ коп. съ пуда, указалъ, что выдвигаемый Почтовымъ Вѣдомствомъ мотивъ въ пользу освобожденія его отъ уплаты означенныхъ сборовъ является неубѣдительнымъ. Дѣйствительно, Вѣдомство базируется на томъ, что въ

существующихъ правилахъ о перевозкѣ почтъ не имѣется указаній на право дорогъ взыскивать какіе либо другіе платежи, кромѣ провозной платы въ $^1/_{18}$ коп. съ п. и в. Но при этомъ упускается изъ вида, что временныя правила перевозки почтъ были изданы въ 1873 году, т. е. тогда, когда не существовствовало ни сбора въ ½ коп. съ пуда, ни большинства сборовъ, предусмотрѣнныхъ § 43 Ч. I Общаго Тарифа. Естественно, что при такихъ условіяхъ о взиманіи данныхъ сборовъ не могло быть упомянуто во временныхъ правилахъ. Съ другой стороны, необходимо отмѣтить, что дополнительные сборы подлежатъ взысканію на общемъ основаніи при отправкахъ, слѣдующихъ по очень многимъ льготнымъ тарифамъ, и также по Воинскому тарифу, который имѣетъ гораздо болѣе низкія ставки, чѣмъ ставка въ $^1/_{18}$ коп. съ п. и в., установленная на перевозку почтовой клади въ товарныхъ вагонахъ. Такимъ образомъ, если признается справедливымъ, чтобы Военное Вѣдомство уплачивало сборъ, служащій для возмѣщенія фактическихъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ по производству операцій надъ воинскими грузами, то было бы нелогично освобождать отъ уплаты тѣхъ же сборовъ Почтовое Вѣдомство, пользующееся аналогичными услугами со стороны желѣзныхъ дорогъ, при отправкахъ клади въ товарныхъ вагонахъ.

Представитель Варшавскаго Биржевого Комитета, Э. И. Каминскій, замѣтилъ, что до тѣхъ поръ пока настоящій вопросъ вращается въ плоскости взаимоотношеній желѣзныхъ дорогъ и Почтоваго Вѣдомства, промышленность и торговля можетъ считать себя незаинтересованной въ томъ или иномъ его разрѣшеніи. Но такъ какъ въ будущемъ, при пересмотрѣ правилъ о перевозкѣ почтъ, могутъ возникнуть новые вопросы, непосредственно касающіеся интересовъ широкой публики, то названный представитель признаетъ необходимымъ нынѣ же подчеркнуть, что поднятіе почтоваго тарифа было бы

крайне нежелательнымъ и затормозило бы нормальное возрастаніе почтовыхъ сношеній, правильная организація и дешевизна которыхъ является, какъ извѣстно, однимъ изъ наиболѣе важныхъ факторовъ въ дѣлѣ культурнаго и торгово-промышленнаго развитія страны. Поэтому, если желѣзныя дороги смогутъ добиться увеличенія платъ, взимаемыхъ за перевозки почтовой клади, то это увеличеніе не должно отражаться на почтовомъ тарифѣ, а должно быть покрываемо изъ общегосударственныхъ рессурсовъ. Съ другой стороны, было бы также нецѣлесообразно ограничивать количество вагоновъ, перевозящихъ почтовую кладь, а потому, если впослѣдствіи будутъ приняты мѣры къ огражденію желѣзныхъ дорогъ отъ убытковъ, возникающихъ по причинѣ недостаточнаго использованія товарныхъ вагоновъ, занимаемыхъ подъ перевозку почтовой клади, то мѣры эти должны имѣть чисто тарифный характеръ, т. е. онѣ должны клониться къ обезпеченію за желѣзными дорогами извѣстной минимальной выручки съ вагона, а ни въ коемъ случаѣ не слѣдуетъ допускать уменьшенія количества товарныхъ вагоновъ, занимаемыхъ Почтовымъ Вѣдомствомъ для отправокъ почтовой клади. При этомъ разумѣется, что выручка жел. дорогъ должна увеличиться въ этомъ случаѣ не за счетъ отправителей, а за счетъ самого Почтоваго Вѣдомства.

Постановленіе Съѣзда. По дальнѣйшемъ обсужденіи вопроса и принявъ во вниманіе: 1) что дополнительные сборы, установленные § 43 Части I Общаго Тарифа, предоставляются ко взиманію дорогамъ въ цѣляхъ возмѣщенія имъ тѣхъ фактическихъ расходовъ, которые сопряжены съ перевозкою грузовъ; 2) что при перевозкѣ почтовой клади въ товарныхъ вагонахъ нѣкоторыя изъ облагаемыхъ особыми дополнительными сборами манипуляцій непосредственно совершаются жел. дорогами, вызывая для нихъ тотъ же расходъ, какъ это имѣетъ мѣсто и по перевозкамъ всякихъ

другихъ коммерческихъ грузовъ и, слѣдовательно, нѣтъ причинъ оставлять такой расходъ безъ соотвѣтственнаго возмѣщенія его Почтовымъ Вѣдомствомъ; 3) что было бы несправедливо освобождать это Вѣдомство также и отъ уплаты сбора въ ⅕ коп. съ пуда по перевозкамъ почтовой клади въ товарныхъ вагонахъ, такъ какъ эта кладь, хотя и не пользуется фактически хранилищами для товаровъ, на оборудованіе коихъ предназначается сей сборъ, но все же кладь эта, нерѣдко загромождая станціонныя помѣщенія и платформы, тѣмъ самымъ вынуждаетъ дороги заботиться о расширеніи и оборудованіи станціонныхъ помѣщеній для другихъ предназначенныхъ къ отправленію коммерческихъ грузовъ; 4) что, съ формальной стороны, въ дѣйствующихъ нынѣ временныхъ правилахъ о перевозкѣ по жел. дорогамъ почтъ не усматривается препятствій ко взиманію упомянутыхъ выше сборовъ, такъ какъ эти правила отмѣняютъ общія тарифныя узаконенія лишь постольку, поскольку это въ нихъ особо оговорено; если же въ правилахъ не содержится никакихъ спеціальныхъ указаній въ отношеніи дополнительныхъ и другихъ сборовъ, то отсюда вытекаетъ, что таковые подлежатъ взысканію на общемъ основаніи, и 5) что ссылка Почтоваго Вѣдомства на отсутствіе во временныхъ правилахъ перевозки почтъ особыхъ постановленій о взиманіи сборовъ является неубѣдительной уже потому, что временныя правила были изданы еще въ 1873-мъ году, т. е. въ такое время, когда ни сбора въ ⅕ коп., ни большинства дополнительныхъ сборовъ по § 43 Части I дѣйствующаго Общаго Тарифа не существовало, **Общій Тарифный Съѣздъ постановилъ:** признать, что, какъ по существу дѣла, такъ и по буквальному толкованію дѣйствующихъ на перевозку почтъ узаконеній, въ связи съ тарифными правилами,—при отправкахъ почтовой клади въ товарныхъ вагонахъ установленные § 43 Ч. I Общаго Тарифа дополнительные сборы и сборъ въ ⅕ коп. съ пуда на приспособленія для храненія грузовъ подлежатъ взиманію на общихъ основаніяхъ.

Вопросъ 8. Объ установленіи льготнаго, въ 1/100 коп. съ пуда и вер., тарифа для перевозокъ животныхъ и птицъ, отправляемыхъ для цѣлей размноженія, и о разрѣшеніи прицѣпки вагоновъ съ ними къ товаро-пассажирскимъ или пассажирскимъ поѣздамъ.

Департаментъ Земледѣлія Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія отношеніемъ въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, отъ 6 іюля 1915 г. за № 3169, увѣдомилъ, что имъ въ свое время было поддержано разсмотрѣнное и разрѣшенное въ положительномъ смыслѣ 168 Общимъ Тарифнымъ Съѣздомъ ходатайство князя П. П. Путятина о предоставленіи названному лицу льготнаго провоза лисицъ и песцовъ изъ Владивостока до ст. Бологое.

Считая необходимымъ всемѣрное поощреніе недавно возникшей и развивающейся отрасли сельскаго хозяйства-промышленнаго разведенія различныхъ пушныхъ звѣрей, а также признавая желательность разведенія, съ коммерческими или научными цѣлями и другихъ животныхъ, а также и птицъ, Департаментъ Земледѣлія находитъ своевременнымъ возбудить въ настоящее время общій вопросъ объ облегченіи доставки по желѣзнымъ дорогамъ всякихъ животныхъ, пушныхъ и другихъ, а также и птицъ перевозимыхъ, какъ племенныя животныя, т. е. для цѣлей размноженія въ такъ называемыхъ, питомникахъ, зоопаркахъ и зоофермахъ.

Ссылаясь на вышесказанное, Департаментъ Земледѣлія обратился въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ съ ходатайствомъ о внесеніи на разсмотрѣніе Общаго Тарифнаго Съѣзда вопроса объ установленіи пониженнаго до 1/100 коп. съ пудо-версты тарифа для перевозокъ, для указанныхъ цѣлей, означенныхъ животныхъ и птицъ и о разрѣшеніи прицѣпки вагоновъ съ ними къ товаро-пассажирскимъ или пассажирскимъ поѣздамъ, такъ какъ перевозки

товарными поѣздами дикія животныя часто не выдерживаютъ.

Препроводивъ копію изложеннаго ходатайства, Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ внесъ, предложеніемъ отъ 7/8 августа 1915 года за № 14028/902, на разсмотрѣніе Общаго Тарифнаго Съѣзда вопросъ объ установленіи льготнаго, въ $^1/_{100}$ коп. съ пуда и версты, тарифа для перевозокъ животныхъ и птицъ, отправляемыхъ для цѣлей размноженія и о разрѣшеніи прицѣпки вагоновъ съ ними къ товаро-пассажирскимъ или пассажирскимъ поѣздамъ.

Справка. *Льготные тарифы №№ 35 и 119—1895 г.*

Растенія и животныя, въ томъ числѣ птицы, пресмыкающіяся, гады и рыбы, жертвуемыя Императорскому Русскому Обществу Акклиматизаціи животныхъ и растеній въ Москвѣ или пріобрѣтаемыя Южно-Русскимъ Обществомъ акклиматизаціи животныхъ и растеній въ Харьковѣ, а также дикія животныя, пріобрѣтаемыя Кіевскимъ Обществомъ любителей природы въ г. Кіевѣ перевозятся по всѣмъ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, примѣняющимъ Общій Тарифъ Росс. жел. дорогъ при условіи предъявленія надлежащихъ удостовѣреній и при сложеніи съ дорогъ отвѣтственности за сохранность растеній, по льготному тарифу: а) растенія—въ $^1/_{100}$ коп. съ пуда и версты; б) животныя—въ $^1/_{100}$ к. съ пуда и версты, при отправкѣ ихъ въ клѣткахъ, и по 6 коп. съ вагона и версты, при занятіи цѣлаго вагона, причемъ по этому же тарифу животныя перевозятся и въ товарныхъ поѣздахъ большой скорости.

Льготный тарифъ № 131—1914 г.

(Сб. Тар. № 2342).

Съ 19 іюня 1914 г., впредь до окончанія перевозки, но не далѣе 31 декабря

1914 г., 8 песцовъ и 2 лисицы въ ящикахъ-клѣткахъ, транспортируемые княземъ П. П. Путятинымъ съ Командорскихъ острововъ, будутъ перевезены по жел. дор. съ большой скоростью отъ ст. Владивостокъ Уссурійской жел. дор. до ст. Бологое Николаевской жел. дор. внѣ зависимости отъ направленія перевозки, на всемъ протяженіи пути (въ томъ числѣ и по Китайской Восточной жел. дор.), по льготному, въ $^1/_{100}$ к. съ пуда и версты, тарифу.

По тому же тарифу, въ $^1/_{100}$ к. съ пуда и версты, будутъ перевезены также внѣ зависимости отъ направленія съ большою скоростью отъ ст. Бологое Николаевской жел. дор. до ст. Владивостокъ Уссурійской ж. д. ящики-клѣтки, предназначенные для перевозки вышеуказанныхъ животныхъ изъ Владивостока.

Дополнительные сборы по указаннымъ перевозкамъ подлежатъ взиманію — особо, на общемъ основаніи.

Постановленіе Съѣзда.

Принимая во вниманіе, что въ переживаемое военное время, когда желѣзныя дороги не въ состояніи при помощи оставшагося въ ихъ распоряженіи подвижного состава справиться съ перевозками грузовъ первой необходимости, удовлетвореніе разсматриваемаго ходатайства было бы несвоевременнымъ, **Общій Тарифный Съѣздъ постановилъ:** вопросъ объ установленіи льготнаго тарифа на перевозку животныхъ и птицъ, отправляемыхъ для цѣлей размноженія, и о разрѣшеніи прицѣпки вагоновъ съ ними къ товаро-пассажирскимъ и пассажирскимъ поѣздамъ отклонить, предоставивъ усмотрѣнію заинтересованнаго вѣдомства возбудить его вновь по окончаніи военныхъ дѣйствій.

Вопросъ 9. О нѣкоторомъ расширеніи объема примѣненія льготнаго тарифа №73—1899 г., установленнаго на безплатный проѣздъ воспитанниковъ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ.

Начальникъ Томской желѣзной дороги рапортомъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, отъ 21 іюля 1915 г. за № 3593, сообщилъ нижеслѣдующее:

«Воспитанники техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ ввѣренной мнѣ дороги, родители коихъ не состоятъ на желѣзнодорожной службѣ, возбуждаютъ черезъ Начальниковъ подлежащихъ училищъ ходатайства о выдачѣ имъ безплатныхъ билетовъ на проѣздъ ихъ на праздники и каникулы къ родителямъ и родственникамъ отъ мѣста нахожденія училища до мѣста жительства ихъ родителей и родственниковъ и обратно въ предѣлахъ ввѣренной мнѣ дороги.

Имѣя въ виду, что льготнымъ тарифомъ № 73—1899 года воспитанникамъ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ, родители коихъ не состоятъ на службѣ дороги, предоставлено право безплатнаго проѣзда для посѣщенія училища по той линіи желѣзной дороги, въ вѣдѣніи коей состоитъ данное училище, прошу Управленіе желѣзныхъ дорогъ разъяснить, распространяется ли это право также и для поѣздокъ тѣхъ же воспитанниковъ на праздники и каникулы къ родителямъ и родственникамъ, на иждивеніи коихъ они состоятъ, по разовымъ безплатнымъ билетамъ, а также распространяется ли льготный тарифъ № 73—1899 года и на воспитанниковъ вновь открытаго на ввѣренной мнѣ дорогѣ желѣзнодорожнаго училища Службы Движенія, родители коихъ не состоятъ на желѣзнодорожной службѣ».

Управленіе желѣзныхъ дорогъ, препроводивъ, при отношеніи отъ 8 августа 1915 года за № 15702, копію приведеннаго рапорта Начальника Томской

жел. дороги, просило внести означенный вопросъ на разсмотрѣніе Общаго Тарифнаго Съѣзда.

Справка. *Льготный тарифъ № 73—1899 г.*

I. Воспитанники техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ и желѣзнодорожныхъ училищъ Службы Движенія, родители которыхъ не состоятъ на желѣзнодорожной службѣ, перевозятся примѣнительно къ пункту Л § 13 Правилъ безплатнаго по желѣзнымъ дорогамъ проѣзда желѣзнодорожныхъ служащихъ и другихъ лицъ, опубликованныхъ въ № 138 отъ 6 ноября 1898 г. Собранія Узаконеній и Распоряженій Правительства и перепечатанныхъ въ № 999 Сборника Тарифовъ,—безплатно, но лишь для посѣщенія училища, въ вагонахъ III класса и по той же линіи желѣзной дороги, въ вѣдѣніи коей состоитъ данное училище.

II. Учащіе и учащіеся желѣзнодорожныхъ школъ, находящихся въ вѣдѣніи различныхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, отправляющіеся на устраиваемые весною, въ предѣлахъ каждой изъ сихъ дорогъ, школьные лагерные сборы и возвращающіеся обратно, перевозятся по казенной дорогѣ, въ вѣдѣніи коей состоятъ, отъ мѣстъ постояннаго своего жительства до пунктовъ лагерныхъ сборовъ и обратно, въ вагонахъ III класса,—безплатно, при условіи предъявленія надлежащихъ удостовѣреній отъ мѣстныхъ Управленій соотвѣтственныхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

III. Слушатели желѣзнодорожныхъ курсовъ, учрежденныхъ при Управленіи Сызрано-Вяземской жел. дороги для подготовки агентовъ Службы Движенія, перевозятся по этой дорогѣ при командировкахъ въ лѣтніе мѣсяцы на линію для практическаго ознакомленія съ тех-

ническою и коммерческою частями службы движенія означенной желѣзной дороги, въ вагонахъ III класса—безплатно, при условіи предъявленія надлежащихъ удостовѣреній.

Принимая во вниманіе, что воспитанники желѣзнодорожныхъ училищъ поступаютъ по окончаніи ученія на желѣзнодорожную службу, **Общій Тарифный Съѣздъ** не встрѣтилъ возраженій противъ предоставленія имъ безплатнаго проѣзда на праздники и каникулы и **постановилъ:** льготный тарифъ № 73—1899 года дополнить указаніемъ на то, что воспитанникамъ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ и желѣзнодорожныхъ училищъ Службы Движенія, родители коихъ не состоятъ на желѣзнодорожной службѣ, предоставлено право безплатнаго проѣзда въ вагонахъ III класса также на праздники и каникулы къ родителямъ или родственникамъ отъ мѣстъ нахожденія училищъ до мѣста жительства родителей или родственниковъ и обратно, но лишь по той желѣзной дорогѣ, въ вѣдѣніи которой состоитъ данное училище. **Постановленіе Съѣзда.**

Что же касается вопроса о томъ, распространяется ли льготный тарифъ **№ 73—1899** года на вновь открытое на Томской желѣзной дорогѣ желѣзнодорожное училище Службы Движенія, то **Общій Тарифный Съѣздъ разъяснилъ,** что вопросъ этотъ уже разрѣшенъ въ положительномъ смыслѣ Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ (Изв. № 19701, Сборн. Тар. № 2332).

Изложеніе дѣла по вопросу 10-му.

При разсмотрѣніи 183 Общимъ Тарифнымъ Съѣздомъ (іюль 1915 г. пк. в) вопр. 1 прогр.) вопроса «о распространеніи на Ревель тѣхъ исключительныхъ тарифовъ на хлѣбные грузы, которые существуютъ до Петрограда и до Риги», представитель Петроградскаго Биржевого Комитета, В. В. Уржумцевъ, съ своей стороны отмѣтилъ, что, такъ какъ Съѣздъ признаетъ, повидимому, желательнымъ не нарушать въ будущемъ тѣхъ тарифныхъ соотношеній, которыя сложились при дѣйствующемъ строѣ исключительныхъ и навигаціонныхъ хлѣбныхъ тарифовъ, то онъ считаетъ нужнымъ возбудить новый вопросъ о сохраненіи такого соотношенія между направленіемъ Рыбинскъ-Рига, съ одной стороны, и Рыбинскъ-Петроградъ—съ другой. Какъ извѣстно, исключительный тарифъ № 2 по Своду тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ дѣйствуетъ въ теченіе круглаго года по ставкѣ въ 14 коп. съ пуда за все протяженіе отъ Рыбинска до Риги, тогда какъ для сообщенія Рыбинскъ-Петроградъ установленъ пониженный тарифъ по ставкѣ въ 11,72 коп. съ пуда, только на навигаціонный періодъ съ 15 марта по 15 сентября (навиг. тар. № 8-а). Такимъ образомъ, въ зимнее время года приходится платить за протяженіе между Рыбинскомъ и Петроградомъ (586 вер.) по нормальному тарифу, который даетъ плату въ 13,36 коп. съ пуда. Послѣ 26 ноября текущаго года тотъ же нормальный тарифъ будетъ давать уже болѣе высокую плату, а именно 16,16 коп., т. е. на 2,80 коп. больше, а слѣдовательно, въ зимнее время Рижское направленіе должно получить довольно существенное

Вопросы: 10. Объ установленіи особаго исключительнаго тарифа на перевозку въ зимнее время зернового хлѣба изъ Рыбинска въ Петроградъ по табличной ставкѣ въ размѣрѣ платы, получающейся за данное протяженіе по нынѣ дѣйствующей общей тарифной схемѣ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ I категоріи;

и 20. Объ установленіи годового пониженнаго тарифа на перевозку хлѣбныхъ грузовъ I категоріи отъ Рыбинска до Ревеля по той же пудоверстной ставкѣ, по которой разсчитанъ тарифъ Рыбинскъ — Рига.

преимущество по сравненію съ Петроградскимъ, что едва ли можно признать справедливымъ. Въ виду этого, В. В. Уржумцевъ просилъ Съѣздъ объ установленіи особаго исключительнаго тарифа отъ Рыбинска до Петрограда въ размѣрѣ платы, получающейся за данное протяженіе по дѣйствующей схемѣ на зерновой хлѣбъ. Принимая же во вниманіе, что возбужденный вопросъ не былъ поставленъ въ программу занятій Съѣзда и что поэтому жел. дороги найдутъ, быть можетъ, затруднительнымъ приступить къ немедленному его разрѣшенію, названный представитель предложилъ обсудить этотъ вопросъ на ближайшемъ сентябрьскомъ Съѣздѣ, съ тѣмъ разсчетомъ, чтобы испрашиваемое пониженіе тарифа могло быть введено въ дѣйствіе одновременно съ новымъ изданіемъ Свода тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ.

Имѣя въ виду изложенную выше просьбу представителя Петроградскаго Биржевого Комитета объ установленіи особаго исключительнаго тарифа на перевозку въ зимнее время зернового хлѣба изъ Рыбинска въ Петроградъ по табличной ставкѣ въ размѣрѣ платы, получающейся за данное протяженіе по нынѣ дѣйствующей общей тарифной схемѣ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ I категоріи, 183 Общій Тарифный Съѣздъ постановилъ: обсудить вопросъ объ испрашиваемомъ пониженіи тарифа отъ Рыбинска до Петрограда на сентябрьскомъ Съѣздѣ текущаго года.

Во исполненіе приведеннаго постановленія 183 Общаго Тарифнаго Съѣзда по пк. в) вопр. 1-го программы его занятій, настоящій вопросъ вносится на разсмотрѣніе 186 Общаго Тарифнаго Съѣзда.

Изложеніе дѣла по вопросу 20-му.

Представитель Ревельскаго Биржевого Комитета, Л. П. Котновскій, отъ 28 августа 1915 г. за № 452, обратился къ Завѣдывающему дѣлами

Вопр. 10 и 20.

Общихъ Съѣздовъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ по тарифнымъ вопросамъ съ нижеслѣдующимъ ходатайствомъ:

Въ программу 186 Общаго Тарифнаго Съѣзда, назначеннаго на 18 сентября с. г., включенъ вопросъ: объ установленіи особаго исключительнаго тарифа на перевозку въ зимнее время зернового хлѣба изъ Рыбинска въ Петроградъ по табличной ставкѣ въ размѣрѣ платы, получающейся за данное протяженіе по нынѣ дѣйствующей общей тарифной схемѣ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ 1 категоріи.

Имѣя въ виду, что вопросъ о тарифахъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ до Риги и Петрограда отъ Рыбинска въ значительной степени затрагиваетъ интересы Ревельскаго порта, на что Л. П. Котновскимъ неоднократно указывалось, между прочимъ, въ засѣданіи 183 Общаго Тарифнаго Съѣзда, названный представитель просилъ Завѣдывающаго дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ о внесеніи въ программу 186 Тарифнаго Съѣзда вопроса—объ установленіи годового пониженнаго тарифа на перевозку хлѣбныхъ грузовъ 1 категоріи отъ Рыбинска до Ревеля по той же пудоверстной ставкѣ, по которой разсчитанъ тарифъ Рыбинскъ-Рига.

Циркулярнымъ извѣщеніемъ отъ 2 сентября 1915 г. за № 2682, Завѣдывающій дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ сообщилъ Правленіямъ и Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ и подлежащимъ учрежденіямъ о внесеніи означеннаго вопроса на разсмотрѣніе 186 Общаго Тарифнаго Съѣзда.

Справки по вопр. 10-му.

I. Въ Отдѣлѣ VI дѣйствующаго Свода тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ (Часть III Общаго Тарифа, Тар. № 7745) значится слѣдующій

Исключительный тарифъ № 2.

Плата за *повагонную* перевозку *хлѣбныхъ грузовъ I категоріи (хлѣба въ зернѣ)*

отъ станціи *Рыбинскъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги* до станцій: *Рига Александровскія ворота и Рига Товарная Рыбо-Орловской желѣзной дороги* взимается въ размѣрѣ 14,00 коп. съ пуда за все разстояніе.

II. Въ Отдѣлѣ VII того-же Свода нынѣ имѣется исключительный навигаціонный тарифъ № 8-а, согласно которому всѣ хлѣбные грузы, съ 15 марта по 15 сентября ежегодно, таксируются отъ Рыбинска М.-В.-Р. ж. д. до Петрограда Николаевской ж. д., черезъ Медвѣдево—Бологое, повагонно по 11,72 коп. съ пуда.

Справки по вопр. 20-му.

I. Для повагонной перевозки *хлѣба въ зернѣ* отъ ст. Рыбинскъ М.-Винд.-Рыбинской жел. дор. до станціи Рига Рыбо-Орловской жел. дор. установленъ слѣдующій (Отд. IV Части III дѣйствующаго Общаго Тарифа, Тар. № 7745) исключительный тарифъ № 2:

Плата за повагонную перевозку хлѣбныхъ грузовъ I категоріи (хлѣба въ зернѣ) отъ станціи Рыбинскъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги до станцій: Рига-Александровскія ворота и Рига Товарная Рыбо-Орловской желѣзной дороги взимается въ размѣрѣ 14,00 коп. съ пуда за все разстояніе.

II. Для повагонной перевозки *всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ* въ сообщеніи отъ ст. *Рыбинскъ* М.-В.-Рыбинской жел. дор. до ст. *Петроградъ* Николаевской ж. д. установленъ навигаціонный тарифъ № 8-а, дѣйствующій съ 15 марта по 15 сентября ежегодно по ставкѣ въ 11,72 коп. съ пуда.

III. На 183 Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ, (іюль 1915 года, пк. в) вопроса 1 программы) разсматривалось, между прочимъ, ходатайство Ревельскаго Биржевого Коми-

тета о распространеніи на Ревель тѣхъ исключительныхъ тарифовъ на хлѣбные грузы, которые существуютъ до Петрограда и до Риги.

Обсудивъ этотъ вопросъ и принявъ во вниманіе: 1) что для окончательнаго его разрѣшенія необходимо пересмотрѣть каждый изъ исключительныхъ или навигаціонныхъ тарифовъ, дѣйствующихъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ до Петрограда, въ отдѣльности, такъ какъ только въ результатѣ подобнаго пересмотра окажется возможность вынести правильное заключеніе о цѣлесообразности того или иного пониженія тарифа до Ревеля. 2) что для намѣчаемаго пересмотра необходимо предварительно собрать данныя и произвести подсчеты, а потому пересмотръ этотъ возможно совершить не ранѣе ноября мѣсяца текущаго года, 3) что вслѣдствіе предстоящаго съ 26 ноября с. г. введенія въ дѣйствіе новыхъ повышенныхъ схемъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, при одновременномъ сохраненіи исключительныхъ и навигаціонныхъ хлѣбныхъ тарифовъ, установленныхъ до Петрограда, безъ измѣненія, будутъ несомнѣнно нарушены тарифныя соотношенія, сложившіяся нынѣ между Ревелемъ и Петроградомъ и 4) что является, по мнѣнію Съѣзда, справедливымъ возстановить указанныя выше соотношенія путемъ предоставленія, временно, впредь до окончательнаго разрѣшенія даннаго вопроса, особыхъ табличныхъ ставокъ до Ревеля отъ станцій, для коихъ установленъ пониженный тарифъ въ сообщеніи съ Петроградомъ, въ размѣрѣ платъ, получающихся за соотвѣтственныя протяженія по нынѣ дѣйствующей Общей тарифной схемѣ на перевозку зернового хлѣба, 183 Общій Тарифный Съѣздъ постановилъ:

1) произвести на ноябрьскомъ Съѣздѣ текущаго года пересмотръ исключительныхъ и навигаціонныхъ хлѣбныхъ тарифовъ, установленныхъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ до Петрограда, съ цѣлью

выясненія, возможно-ли предоставить пониженіе провозныхъ платъ отъ поименованныхъ въ этихъ тарифахъ станцій отправленія также и при перевозкахъ до Ревеля и, если возможно, то въ какомъ размѣрѣ должно быть принято соотвѣтственное пониженіе для каждаго отдѣльнаго сообщенія, и

2) временно, впредь до указаннаго выше пересмотра, установить для сообщенія Ревеля съ тѣми станціями, отъ которыхъ дѣйствуютъ исключительные и навигаціонные тарифы на перевозку зернового хлѣба до Петрограда, особыя табличныя ставки въ размѣрѣ платъ, получающихся за соотвѣтственныя разстоянія по нынѣ дѣйствующей общей схемѣ на зерновой хлѣбъ.

Въ зависимости отъ изложеннаго выше постановленія, долженъ быть, между прочимъ, предоставленъ временно, впредь до окончательнаго урегулированія даннаго вопроса, особый навигаціонный тарифъ на перевозку зернового хлѣба отъ Рыбинска до Ревеля по ставкѣ въ 17,46 коп. съ пуда, т. е. въ размѣрѣ платы, получающейся за подлежащее протяженіе по дѣйствующей схемѣ на хлѣбные грузы I категоріи. Если же признано будетъ возможнымъ установить годовой исключительный тарифъ для сообщенія Рыбинскъ-Петроградъ, то, на основаніи того же постановленія 183 Съѣзда, буде таковой получитъ подлежащее утвержденіе со стороны Тарифныхъ Учрежденій Министерства Финансовъ,—возникнетъ, казалось бы, необходимость предоставить на перевозку зернового хлѣба отъ Рыбинска до Ревеля уже не навигаціонный, а годовой исключительный тарифъ по указанной выше ставкѣ въ 17,46 коп. съ пуда.

Сужденія Съѣзда. Принимая во вниманіе, что настоящіе 2 вопроса возбуждены Петроградскимъ и Ревельскимъ Биржевыми Комитетами вслѣдствіе того, что постановле-

ніемъ 180 Общаго Тарифнаго Съѣзда, по вопросу 10-му его программы, рѣшено было, при общемъ пересмотрѣ всѣхъ исключительныхъ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, сохранить въ дѣйствующемъ размѣрѣ безъ повышенія годовой исключительный тарифъ № 2, установленный на повагонную перевозку хлѣба въ зернѣ отъ Рыбинска въ Ригу въ размѣрѣ 14 коп. съ пуда за все разстояніе,—засѣдающій **186 Общій Тарифный Съѣздъ постановилъ:** за аналогичностью причины, вызвавшей возбужденіе подлежащихъ обсужденію ходатайствъ названныхъ Биржевыхъ Комитетовъ, **разсмотрѣть** оба эти вопроса **совмѣстно.**

При обсужденіи таковыхъ вопросовъ на Съѣздѣ со стороны представителей Биржевыхъ Комитетовъ были заявлены слѣдующія пожеланія:

Представитель Петроградскаго Биржевого Комитета, Л. И. Левенсонъ, поддерживая ходатайство объ установленіи на зимнее время особаго исключительнаго тарифа на перевозку хлѣба въ зернѣ отъ Рыбинска въ Петроградъ въ размѣрѣ платы, получающейся за данное протяженіе по нынѣ дѣйствующей схемѣ на зерновой хлѣбъ, объяснилъ, что это ходатайство всецѣло вызывается тѣмъ обстоятельствомъ, что при сохраненіи въ теченіе круглаго года исключительной ставки въ 14 коп. съ пуда за доставку зерна изъ Рыбинска въ Ригу, это направленіе перевозки получитъ существенное преимущество по сравненію съ направленіемъ изъ Рыбинска въ Петроградъ, гдѣ послѣ 26 ноября текущаго года будущій нормальный тарифъ будетъ давать ставку въ 16,16 коп. съ пуда противъ нынѣ дѣйствующей нормальной же ставки въ 13,36 коп. съ пуда, т. е. на 2,80 коп. съ пуда больше.

Представитель Ревельскаго Биржевого Комитета, Л. П. Котновскій, объяснилъ, что ходатайство Ревельскаго Биржевого Комитета объ установленіи пониженнаго годового тарифа отъ Рыбинска въ Ревель, разсчитаннаго по той же пудо-верстной

ставкѣ, по которой установленъ тарифъ Рыбинскъ—Рига, вызывается тѣмъ соображеніемъ, что при сохраненіи исключительной ставки въ 14,00 коп. на зерно изъ Рыбинска въ Ригу въ связи съ предполагаемымъ повышеніемъ общей зерновой схемы послѣ 26 ноября 1915 года соотношенія между Ригою и Ревелемъ значительно ухудшатся. Если бы, однако, настоящій Общій Тарифный Съѣздъ призналъ возможнымъ отмѣнить исключительный годовой пониженный тарифъ на перевозку хлѣба въ зернѣ изъ Рыбинска въ Ригу, то вопросъ, нынѣ возбуждаемый представляемымъ имъ Биржевымъ Комитетомъ, самъ собою бы отпалъ и Л. П. Котновскій согласился бы совершенно снять свое ходатайство съ программы занятій Съѣзда.

Представитель Рижскаго Биржевого Комитета, І. Ю. Зальскій, отмѣчая, что Рига при отсутствіи навигаціонныхъ тарифовъ находится въ худшемъ положеніи противъ Петрограда и что исключительный тарифъ Рыбинскъ—Рига является единственною компенсаціею для Риги за тѣ навигаціонные тарифы, которыми пользуется Петроградъ, заявилъ, что на отмѣну тарифа Рыбинскъ—Рига онъ можетъ согласиться лишь въ томъ случаѣ, если навигаціонный тарифъ отъ Рыбинска въ Петроградъ будетъ отмѣненъ, въ противномъ же случаѣ онъ просилъ бы о сохраненіи нынѣ дѣйствующаго положенія для Риги безъ измѣненія. Но если бы Общій Тарифный Съѣздъ все же не призналъ возможнымъ остаться при томъ рѣшеніи, которое уже было вынесено по исключительному тарифу № 2 180-мъ Общимъ Тарифнымъ Съѣздомъ (вопросъ 10-й его программы), и считалъ бы справедливымъ произвести въ интересахъ уравненія тарифныхъ соотношеній для Риги и Ревеля нѣкоторое измѣненіе ставки 14,00 коп. съ пуда, то, въ крайнемъ случаѣ, онъ готовъ согласиться не на отмѣну сей исключительной ставки, а лишь на повышеніе ея до размѣра 16,16 коп. за пудъ, т. е. до того размѣра ставки,

который указывается представителемъ Петроградскаго Биржевого Комитета для Петрограда по предполагаемой нынѣ 26 ноября текущаго года новой нормальной общей зерновой схемѣ.

Представители казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, за исключеніемъ представителей Московско-Виндаво-Рыбинской и Сѣверо-Донецкой желѣзныхъ дорогъ, заявили, что, ознакомившись со всѣми доводами просителей по разсматриваемымъ вопросамъ и обсудивъ таковые доводы, они пришли къ заключенію о необходимости высказаться за отмѣну исключительнаго тарифа № 2 Свода тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, дающаго нынѣ ставку въ 14,00 коп. съ пуда на зерно изъ Рыбинска въ Ригу, какъ по соображеніямъ, уже изложеннымъ въ протоколѣ 183-го Общаго Тарифнаго Съѣзда, по вопросу 1-му его программы, на страницѣ 27 (въ заявленіи представителя Сѣверо-Западнаго раіона казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, В. А. Балашова), такъ еще и потому, что вопросъ объ урегулированіи соотношеній балтійскихъ портовъ по полученію зерна изъ Рыбинска возникалъ уже неоднократно на Общихъ Тарифныхъ Съѣздахъ и всякій разъ Съѣздами и Тарифными Учрежденіями Министерства Финансовъ по недостаточности основаній къ его удовлетворенію, въ смыслѣ продленія навигаціонныхъ сроковъ, отклонялся. Кромѣ того, въ пониженіи тарифовъ на зимнее время на зерно отъ Рыбинска съ желѣзнодорожной точки зрѣнія нѣтъ основаній, такъ какъ этотъ грузъ, подойдя къ Рыбинску водою и непривлеченный на желѣзнодорожный путь отъ нижневолжскихъ пристаней, въ зимнее время свободно долженъ идти по нормальному общему зерновому тарифу.

Представитель Московско - Виндаво - Рыбинской желѣзной дороги, А. Я. Дикштейнъ, пояснилъ, что онъ считаетъ необходимымъ высказаться за сохраненіе исключительнаго тарифа на зерно отъ Рыбинска въ Ригу въ дѣйствующемъ размѣрѣ и на

будущее время и притомъ въ качествѣ годового тарифа. Этотъ тарифъ безусловно необходимъ для конкуренціи съ водной перевозкой зерна по Маріинской системѣ. По этой системѣ перевозится хлѣба отъ 50 до 70 милл. пудовъ въ годъ, въ то время какъ по дорогамъ сѣти въ соперничающихъ съ нею направленіяхъ перевозки достигаютъ отъ 5 до 9 милл. пудовъ въ годъ. Если тарифъ Рыбинскъ—Рига отмѣнить, то въ этомъ сообщеніи перевозки зерна, не играющія и теперь значительной роли, совершенно прекратятся, а эти перевозки и попадаютъ на дорогу теперь главнымъ образомъ зимою. Несомнѣнно, что тогда хлѣбъ, подвозимый къ Рыбинску осенью водою, будетъ въ этомъ пунктѣ зимовать, а съ открытіемъ навигаціи продолжать свой путь въ Петроградъ по системѣ. Если нынѣ возбуждаются вопросы о годовыхъ тарифахъ для вывоза зерна изъ Рыбинска не только, какъ существуетъ нынѣ, въ Ригу, но также и въ Петроградъ и въ Ревель, то, съ принципіальной точки зрѣнія привлеченія грузовъ на желѣзнодорожный путь, Московско-Виндаво-Рыбинская желѣзная дорога считала бы болѣе правильнымъ высказаться не за отмѣну Рыбинско-Рижскаго исключительнаго тарифа, а за предоставленіе годичныхъ же исключительныхъ тарифовъ Рыбинско-Ревельскаго и Петроградскаго.

Представитель Съверо-Донецкой желѣзной дороги, Е.А.Могиленскій, заявилъ, что, по его мнѣнію, весь настоящій вопросъ, является возбужденнымъ несвоевременно, такъ какъ исключительные тарифы, о которыхъ идетъ рѣчь, имѣютъ значеніе для экспорта, каковой въ настоящее время не производится.

Представитель Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, В. Э. Мальмгренъ, предложилъ Съѣзду вопросъ о томъ, не будутъ ли удовлетворены интересы дорогъ и промышленности въ томъ случаѣ, если Рыбинско-Рижскій тарифъ будетъ сохраненъ не въ качествѣ годового, а лишь на навигаціонное время.

На этотъ вопросъ на Съѣздѣ послѣдовало объясненіе, что практика даже существующаго нынѣ Рыбинско-Рижскаго тарифа достаточно ясно доказываетъ то положеніе, что установленіе такого тарифа навигаціоннымъ не способно удовлетворить дороги и промышленность, ибо перевозки зерна изъ Рыбинска въ Ригу совершаются по данному исключительному тарифу преимущественно зимою.

Постановленіе Съѣзда.

По дальнѣйшомъ обмѣнѣ мнѣніями, Предсѣдателемъ Съѣздовъ, А. Г. Ковалевымъ, были поставлены на баллотировку слѣдующіе вопросы:

I. *Признаетъ ли Общій Тарифный Съѣздъ цѣлесообразнымъ установить особый исключительный тарифъ на повагонную перевозку хлѣба въ зернѣ отъ Рыбинска въ Петроградъ на зимнее время?*

Баллотировка этого вопроса показала, что **Общій Тарифный Съѣздъ,** за исключеніемъ представителя Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, высказавшагося за желательность установленія такого особаго исключительнаго тарифа, **постановилъ:** испрашиваемаго на зимнее время исключительнаго тарифа на повагонную перевозку хлѣба въ зернѣ отъ Рыбинска въ Петроградъ не устанавливать.

II. *Признаетъ-ли Общій Тарифный Съѣздъ желательнымъ сохранить на будущее время въ дѣйствіи исключительный тарифъ № 2 Свода тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, установленный на повагонную перевозку хлѣба въ зернѣ отъ Рыбинска въ Ригу въ размѣрѣ 14 коп. съ пуда за все разстояніе—вообще, или же, быть можетъ, сохранить его лишь на навигаціонное время?*

Баллотировка этого вопроса показала, что **Общій Тарифный Съѣздъ,** за исключеніемъ представителя Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дор., высказавшагося за сохраненіе исключи-

тельнаго тарифа № 2 въ дѣйствующемъ нынѣ размѣрѣ на будущее время, и притомъ въ качествѣ тарифа годового, **постановилъ:** исключительный тарифъ № 2 Свода тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ отмѣнить.

III. *Признаетъ-ли Общій Тарифный Съѣздъ цѣлесообразнымъ установить годовой пониженный тарифъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ I категоріи отъ Рыбинска до Ревеля по той-же пудоверстной ставкѣ, по которой разсчитанъ тарифъ Рыбинскъ—Рига?*

Баллотировка этого вопроса показала, что **Общій Тарифный Съѣздъ**, за исключеніемъ представителя Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дор., высказавшагося за установленіе такого тарифа, **постановилъ:** годового пониженнаго тарифа на перевозку хлѣбныхъ грузовъ I категоріи отъ Рыбинска до Ревеля по той-же пудоверстной ставкѣ, по которой разсчитанъ тарифъ Рыбинскъ—Рига—не устанавливать, предоставивъ Ревелю пользоваться исключительными тарифами на зерно, построенными по ставкамъ нынѣ дѣйствующей общей зерновой схемы, лишь на навигаціонное время, согласно постановленія о семъ 183 Общаго Тарифнаго Съѣзда по вопросу 1-му его программы.

Вопросъ 11. Объ установленіи безплатной перевозки по казеннымъ и частнымъ жел. дорогамъ рабочихъ, нанимаемыхъ для нуждъ желѣзныхъ дорогъ.

На разсмотрѣніе 184 Общаго Тарифнаго Съѣзда (августъ 1915 г.) былъ внесенъ вопросъ (9, внѣ программы) объ установленіи безплатной перевозки по казеннымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ рабочихъ, нанимаемыхъ для нуждъ желѣзныхъ дорогъ, заключавшійся въ слѣдующемъ:

Управленіе желѣзныхъ дорогъ, отношеніемъ въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, отъ 11 августа 1915 года за № 15830/20602, увѣдомило, что въ Москвѣ 13 іюля сего года состоялось Совѣщаніе представителей казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ Московскаго узла *), которое высказалось за безплатную перевозку нанимаемыхъ для нуждъ желѣзныхъ дорогъ рабочихъ по казеннымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ.

Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, принимая во вниманіе, что выработанная означеннымъ Совѣщаніемъ мѣра имѣетъ характеръ взаимной услуги казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, которая можетъ оказаться цѣлесообразной не только тѣмъ дорогамъ, которыя участвовали въ Совѣщаніи, но и другимъ частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, просилъ, предложеніемъ отъ 17 августа 1915 года за № 14361/925, внести означенный вопросъ на обсужденіе Общаго Тарифнаго Съѣзда.

Вопросъ этотъ, въ виду заявленія представителей дорогъ Московскаго узла, указавшихъ, что имъ до настоящаго времени ничего не извѣстно про Совѣщаніе, состоявшееся въ Москвѣ 13 іюля с. г., вслѣдствіе чего у нихъ не имѣется никакихъ данныхъ для его разсмотрѣнія, — былъ отложенъ

*) Протоколъ засѣданія сего Совѣщанія имѣется въ дѣлѣ.

184 Съѣздомъ до слѣдующаго очереднаго Общаго Тарифнаго Съѣзда.

Сужденія Съѣзда. *Представитель М.-К.-Воронежской жел. дороги, Ю. А. Лэмпицкій,* указалъ, что въ состоявшемся 13 іюля сего года въ г. Москвѣ Совѣщаніи намѣченное, въ числѣ другихъ мѣропріятій, направленныхъ къ устраненію затрудненій по найму чернорабочихъ, предоставленіе безплатной перевозки рабочихъ, когда они нанимаются для нуждъ желѣзныхъ дорогъ, по его мнѣнію, врядъ ли поможетъ дѣлу. Причину затруднительности въ полученіи рабочихъ надо искать не въ дорого стоящемъ провозѣ ихъ по желѣзнымъ дорогамъ, который работодатели, желающіе выписать рабочихъ, вполнѣ могутъ оплатить, а въ томъ, что въ переживаемое военное время оплата труда рабочихъ, вслѣдствіе ихъ сравнительной малочисленности, слишкомъ значительно возросла, и желѣзныя дороги, связанныя извѣстными смѣтными кредитами, не въ состояніи дать имъ ту плату, которую они требуютъ. Кромѣ того, Ю. А. Лэмпицкій считалъ, что предоставленіе рабочимъ, нанимаемымъ на желѣзныя дороги, права безплатнаго проѣзда вызоветъ большія затрудненія въ смыслѣ учета перевозокъ, особенно если принять во вниманіе, что въ настоящее время количество безплатныхъ и за пониженную плату перевозокъ въ связи съ войной и безъ того уже сильно возросло. По изложеннымъ соображеніямъ, Ю. А. Лэмпицкій высказался противъ установленія безплатнаго проѣзда рабочихъ, нанимаемыхъ для нуждъ желѣзныхъ дорогъ.

Представитель Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, Л. П. Гуръевъ, отмѣтилъ, что представляемыя имъ дороги равнымъ образомъ высказываются противъ установленія безплатнаго по желѣзнымъ дорогамъ проѣзда рабочихъ, такъ какъ находятъ, что въ настоящее время, когда въ Московскій раіонъ, на-

чиная съ августа мѣсяца, направляется громадная масса бѣженцевъ, изъ коихъ многіе принадлежатъ къ классифицированнымъ рабочимъ, дороги Московскаго узла, возбудившія данный вопросъ, имѣютъ полную возможность получить достаточное количество рабочихъ изъ бѣженцевъ и, слѣдовательно, фактически уже не нуждаются въ привлеченіи рабочихъ изъ районовъ дорогъ, расположенныхъ вдали отъ крупныхъ центровъ и безъ того поставленныхъ, вслѣдствіе призыва по мобилизаціи значительной части мужского населенія, въ весьма тяжелыя условія въ отношеніи найма рабочихъ. Несомнѣнно, что установленіе безплатнаго проѣзда для рабочихъ еще болѣе ухудшитъ положеніе такихъ дорогъ, такъ какъ рабочіе, пользуясь безплатнымъ проѣздомъ, предпочтутъ ѣхать служить на дороги, расположенныя вблизи Петрограда и Москвы, гдѣ трудъ ихъ, благодаря обилію тамъ фабрикъ и заводовъ, расцѣнивается выше, и гдѣ они всегда будутъ имѣть возможность перейти на службу къ промышленности, на болѣе выгодныя условія. Съ послѣднимъ обстоятельствомъ, по мнѣнію Л. П. Гурьева, необходимо серьезно считаться, такъ какъ дороги, въ случаѣ установленія просимой льготы, не будутъ ничѣмъ гарантированы, что перевезенные ими для своихъ нуждъ рабочіе черезъ нѣкоторое время по пріѣздѣ на дорогу не перейдутъ на работу въ промышленныя предпріятія, расцѣнка труда въ коихъ, благодаря принятымъ военнымъ заказамъ, большею частью выше расцѣнки труда на желѣзныхъ дорогахъ.

Представитель М.-Казанской жел. дороги, Г. Г. Кобылинскій, раздѣляя высказанныя Ю. А. Лэмпицкимъ и Л. П. Гурьевымъ соображенія, съ своей стороны указалъ, что съ 13 іюля, т. е. дня засѣданія Московскаго Совѣщанія, прошло болѣе двухъ мѣсяцевъ, за каковой промежутокъ времени многое измѣнилось, и нынѣ острая потребность въ рабочихъ рукахъ отпала, доказательствомъ чего можетъ служить то обстоятельство, что М.-Казан-

ская дорога, испытывавшая въ іюлѣ мѣсяцѣ крайній недостатокъ въ рабочихъ, въ настоящее время ими въ достаточной степени обезпечена.

Представители казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, В. А. Балашовъ и Л. И. Изюмовъ, заявили, что разъ Московскимъ Совѣщаніемъ, спеціально созваннымъ для обсужденія мѣропріятій, могущихъ устранить затрудненія по найму рабочихъ, предоставленіе для нихъ безплатнаго проѣзда по дорогамъ признано одной изъ мѣръ, способствующихъ до извѣстной степени привлеченію рабочихъ на службу на желѣзныя дороги, то надо полагать, что на предоставленіе такого безплатнаго проѣзда законтрактованнымъ рабочимъ, въ качествѣ общей мѣры для всей сѣти, пойти слѣдуетъ. Приведеннаго представителемъ Юго-Восточныхъ жел. дорогъ довода, въ качествѣ одного изъ основаній противъ безплатнаго проѣзда рабочихъ, что выписанные дорогами рабочіе подъ вліяніемъ болѣе выгодныхъ условій, предложенныхъ другими работодателями, могутъ оставить службу на дорогѣ, казенныя дороги не раздѣляютъ, такъ какъ считаютъ, что входить въ обсужденіе того, сколько времени кто прослужитъ, врядъ ли правильно, и дороги, предоставляя обыкновенно безплатный проѣздъ лицамъ, приглашаемымъ ими на службу, этого обстоятельства не учитываютъ. Что же касается технической стороны этого вопроса, т. е. по какимъ документамъ слѣдовало бы допустить проѣздъ рабочихъ, дабы избѣжать возможныхъ въ такихъ массовыхъ перевозкахъ злоупотребленій, то въ этомъ отношеніи казенныя дороги полагаютъ, что каждый рабочій, ѣдущій на службу на дорогу, долженъ представить удостовѣреніе отъ подлежащей дороги въ томъ, что онъ приглашенъ ею на службу.

Постановленіе Съѣзда. По дальнѣйшемъ обмѣнѣ мнѣніями, единогласнаго рѣшенія не послѣдовало, причемъ произведенная Предсѣдателемъ Съѣзда баллотировка пока-

зала, что дороги казенныя полагали предоставить безплатный по всей сѣти проѣздъ рабочихъ, нанимаемыхъ для нуждъ желѣзныхъ дорогъ, дороги же частныя высказались противъ осуществленія этой мѣры.

Вопросъ 12. О примѣненіи тарифа къ отправкѣ груза, прослѣдовавшаго по накладной Екатеринославъ—Баку за № 91925 и названнаго отправителемъ „фанеръ дерев.“.

Торговымъ Домомъ Павелъ Форостовскій подана въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ жалоба о возвратѣ ему перебора по накладной Екатеринославъ—Баку за № 91925, такъ какъ просьба объ этомъ первоначально обращенная къ Службѣ Сборовъ Закавказскихъ жел. дорогъ (отношеніемъ отъ 16 января с. г. за № 3922 в./14/115062) отклонена послѣдней, въ виду того, что въ означенной накладной самимъ отправителемъ товаръ былъ названъ „фанеръ дерев.“, т. е. грузомъ относящимся къ группѣ 28/55 Части II Общаго Тарифа и подлежащимъ таксировкѣ по I классу

Разсмотрѣвъ означенную претензію въ связи съ представленнымъ образцомъ груза *), Управленіе желѣзныхъ дорогъ и Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ признали, что въ случаѣ перевозки сего груза въ ящикахъ или клѣткахъ долженъ примѣняться дифф. № 13, въ случаѣ же перевозки упакованнымъ во всякой другой укупоркѣ—дифф. № 30. Однако, Государственный Контроль, затрудняясь въ образцѣ груза признать тарифное наименованіе „дощечка“, считаетъ цѣлесообразнымъ до разрѣшенія означеннаго ходатайства внести на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ вопросъ о томъ, къ какому тарифному наименованію слѣдуетъ относить при таксировкѣ грузъ приложеннаго образца („фанерки“ изъ группы 28/55 номенклатуры товаровъ или къ наименованію „доски и дощечки“ изъ группы 29 той же номенклатуры).

*) По описи Конторы № 1178.

Сообщая вышеизложенное, Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, отношеніемъ отъ 13/14 августа 1915 г. за № 16012, внесъ означенный вопросъ на разсмотрѣніе Общаго Тарифнаго Съѣзда.

Справки. I. По дѣйствующему Общему Тарифу № 7781 *„фанерки“* изъ группы 28/55 номенклатуры таксируются попудно по I классу, а *„доски и дощечки изъ породъ дерева, поименованныхъ въ пк. А гр. 28/55 номенклатуры, склеенныя въ нѣсколько слоевъ (по плоскости) или въ нѣсколько рядовъ (по ребрамъ), въ томъ числѣ съ прибитыми по краямъ ихъ планками, а равно такія же дощечки для товарныхъ ящиковъ, съ воспроизведенными на нихъ оттисками наименованій торговыхъ и промышленныхъ фирмъ“* отнесены: а) *при упаковкѣ въ ящики или помѣщенія съ просвѣтами*—попудно къ IV классу и повагонно къ дифф. № 13 (IV—VII кл.) и б) *при упаковкѣ во всякую другую укупорку или при перевозкѣ безъ укупорки*—попудно къ IV классу и повагонно къ дифф. № 30 (V—X кл.).

II. Вопросъ о пересмотрѣ тарифовъ на фанерки и склеенныя дощечки былъ предметомъ обсужденія 177 (вопросъ 15), 179 (вопросъ 36), 180 (вопросъ 20) и 182 (вопросъ 3) Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ.

На 177 Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ разрѣшенъ вопросъ въ номенклатурномъ отношеніи, а именно, признано необходимымъ: а) взамѣнъ имѣющагося въ группѣ 28/55 номенклатуры наименованія „фанерки“ принять нижеслѣдующее: *„фанера неклееная (однослойная) изъ всякихъ породъ дерева, а также фанера клееная въ нѣсколько слоевъ (переклейка) изъ породъ дерева, поименованныхъ въ пунктѣ В группы 28/55 номен-*

клатуры“ съ I классомъ попудно и б) въ группѣ 29 позицію „доски и дощечки изъ породъ дерева...“ замѣнить нижеслѣдующею: „*доски и дощечки изъ породъ дерева, поименованныхъ въ пунктѣ А группы 28/55 номенклатуры, склеенныя въ нѣсколько слоевъ по плоскости или въ нѣсколько рядовъ по ребрамъ (переклейка или клееная фанера), въ томъ числѣ съ прибитыми по краямъ ихъ планками, а равно такія же дощечки для товарныхъ ящиковъ, съ воспроизведенными на нихъ оттискани наименованій торговыхъ и промышленныхъ фирмъ*: а) *упакованныя въ ящики или помѣщенія съ просвѣтами*—попудно IV кл. и повагонно дифф. № 13 и б) *упакованныя во всякой другой укупоркѣ или безъ укупорки*—попудно IV классъ и повагонно дифф. № 30.

Что же касается вопроса о размѣрѣ ставокъ, то 182 Общій Тарифный Съѣздъ (по вопросу 3 программы) постановилъ: пересмотръ тарифовъ на фанеру и склеенныя дощечки произвести по минованіи переживаемаго нынѣ военнаго времени.

Постановленіе Съѣзда.

Убѣдившись изъ осмотра представленнаго образца, что грузъ, о которомъ нынѣ идетъ рѣчь, отвѣчаетъ всѣмъ признакамъ клееной фанеры (переклейки), которую 177 Общій Тарифный Съѣздъ призналъ ничѣмъ инымъ, какъ „досками или дощечками склеенными въ нѣсколько слоевъ по плоскости или въ нѣсколько рядовъ по ребрамъ“, **настоящій Общій Тарифный Съѣздъ постановилъ**: признать отправку по накладной Екатеринославъ — Баку за № 91925 подлежащей таксировкѣ по дифф. № 13, если грузъ слѣдовалъ въ ящикахъ или въ клѣткахъ (помѣщенія съ просвѣтами), или же по дифф. № 30, если грузъ прошелъ въ иной упаковкѣ или неупакованнымъ.

Вопросъ 13. О платѣ, которую желѣзныя дороги должны взимать за операцію пересыпки ссыпныхъ грузовъ частью въ тару желѣзныхъ дорогъ, а частью въ тару получателя.

Настоящій вопросъ, обсуждавшійся уже на 147 и 151 Общихъ Тарифныхъ Съѣздахъ (декабрь 1911 г. и май 1912 г., вопросы 44 и 4), былъ возбужденъ начальникомъ Полѣсскихъ жел. дорогъ, который въ рапортѣ на имя Управленія жел. дорогъ, отъ 12/14 марта 1911 года за № 45101/3412, сообщилъ о нижеслѣдующемъ:

Въ § 45 Отдѣла II Части I Общаго Тарифа предусмотрѣны условія пользованія принадлежащими жел. дорогѣ мѣшками при выгрузкѣ хлѣбныхъ грузовъ, прибывающихъ въ ссыпную, но не указано—допускается ли разсыпка груза частью въ тару жел. дороги, частью въ тару отправителя.

Обстоятельство это создаетъ для станціи затрудненія въ отношеніи способа разсчета за пользованіе тарою, такъ какъ иногда случается, что грузъ приходится разсыпать, именно, такимъ образомъ,—частью въ тару жел. дороги и частью въ тару получателя груза.

Въ видѣ примѣра начальникъ Полѣсскихъ жел. дор. указываетъ на отправку отрубей со ст. Хоролъ Южныхъ жел. дорогъ до ст. Рѣчица Полѣсскихъ жел. дорогъ, въ каковомъ случаѣ отруби были отгружены частью въ тару жел. дороги (300 пуд.), а частью въ тару получателя (310 пуд.), причемъ съ получателя за тару была взыскана плата за все количество груза, т. е. за 610 пуд.

При обсужденіи настоящаго вопроса на 147 Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ, были высказаны слѣдующія соображенія:

Бывшій въ то время представителемъ Николаевской жел. дороги, П. Н. Красновъ, замѣтилъ, что случаи подобные тому, на который указываетъ начальникъ Полѣсскихъ жел. дорогъ, а именно, что

прибывающіе въ ссыпную хлѣбные грузы на станціи назначенія приходится выгружать частью въ тару желѣзной дороги, а частью въ тару получателя, на представляемой имъ дорогѣ довольно часты, такъ какъ у отправителей сплошь да рядомъ не бываетъ мѣшковъ, и они пользуются мѣшками, принадлежащими желѣзной дорогѣ.

Представитель М.-К.-Воронежской желѣзной дороги, Б. А. Романъ, обратилъ вниманіе Съѣзда, что вопросъ о томъ, обязаны ли вообще желѣзныя дороги, хотя бы и за плату, производить операцію пересыпки ссыпныхъ грузовъ изъ мѣшковъ желѣзныхъ дорогъ въ мѣшки грузополучателей по желанію послѣднихъ, уже рѣшенъ CXIX Общимъ Конвенціоннымъ Съѣздомъ въ томъ смыслѣ, что такая пересыпка изъ мѣшковъ желѣзныхъ дорогъ въ мѣшки грузополучателей для дорогъ не обязательна, а зависитъ отъ желанія каждой отдѣльной дороги. На представляемой имъ дорогѣ не встрѣчается затрудненій при такого рода выгрузкѣ, о которой идетъ рѣчь, причемъ М.-К.-Воронежская желѣзная дорога въ такихъ случаяхъ взимаетъ плату поцудно за пересыпанный въ ту и другую тару хлѣбъ.

Представитель Владикавказской желѣзной дороги, С. М. Петерсонъ, заявилъ, что изъ справки, полученной по настоящему вопросу изъ Управленія представляемой имъ дороги, оказывается, что случаи выгрузки грузовъ, прибывающихъ въ разсыпную съ розсыпью частью въ тару получателя, а частью въ тару желѣзной дороги, на Владикавказской ж. д. не встрѣчались. Допущеніе подобнаго порядка выгрузки прибывающихъ въ ссыпную грузовъ нежелательно на томъ основаніи, что плата за пользованіе принадлежащими желѣзной дорогѣ мѣшками взимается въ зависимости отъ количества насыпаннаго въ мѣшки груза, слѣдовательно, при насыпкѣ въ тару желѣзной дороги не всего прибывшаго по данной накладной количества, а лишь части такового, Контроль Сборовъ не будетъ имѣть

данныхъ для учета взыскиваемой станціями за эту операцію платы и въ каждомъ такомъ случаѣ потребуется составленіе акта для выясненія выгруженнаго въ мѣшки дороги количества груза.

Представитель Рижскаго Биржевого Комитета, Ю. Э. Фризендорфъ, указалъ, что допущеніе выгрузки грузовъ, прибывающихъ въ ссыпную, съ разсыпкою частью въ тару желѣзной дороги, а частью въ тару получателя, съ точки зрѣнія Рижскаго Биржевого Комитета, является желательнымъ, причемъ плата за тару желѣзной дороги, по мнѣнію Комитета, должна быть взыскана съ получателя не за все количество перевезеннаго груза, а лишь пропорціонально къ вѣсу груза, выгруженному дѣйствительно въ тару желѣзной дороги.

Представитель Николаевской желѣзной дороги, П. Н. Красновъ, высказываясь за желательность допущенія выгрузки ссыпныхъ грузовъ съ разсыпкою частью въ тару получателя, а частью въ тару грузоотправителя, объяснилъ, что на представляемой имъ дорогѣ при совершеніи такого рода операціи платы, поскольку ему помнится, взимаются не съ пуда пересыпаннаго хлѣба, какъ это указываетъ В. А. Романъ, а съ каждаго насыпаннаго мѣшка. Такъ какъ, однако, въ настоящее время, въ его распоряженіи не имѣется точныхъ данныхъ о томъ, какъ на представляемой имъ дорогѣ производится эта операція пересыпки и какъ ведется въ этомъ случаѣ учетъ для взиманія платы, то онъ просилъ бы Съѣздъ отложить окончательное разрѣшеніе настоящаго вопроса до одного изъ слѣдующихъ Съѣздовъ, къ каковому времени онъ представитъ точныя свѣдѣнія по данному дѣлу.

Представитель Московскаго Биржевого Комитета, Н. А. Куровъ, замѣтилъ, что, разъ Николаевская желѣзная дорога не видитъ особыхъ стѣсненій для контроля при разрѣшеніи подобнаго рода выгрузки въ утвердительномъ смыслѣ, то, по его мнѣ-

нію, контрольный вопросъ для частныхъ дорогъ врядъ ли можетъ составить особыя осложненія.

147 Общій Тарифный Съѣздъ, принимая во вниманіе заявленіе представителя Николаевской ж. д., П. Н. Краснова, о желательности собрать дополнительныя свѣдѣнія о томъ, какъ ведется дѣло на Николаевской жел. дорогѣ, постановилъ: оставить разрѣшеніе возбужденнаго вопроса открытымъ и внести его на одинъ изъ послѣдующихъ Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ, по полученіи соотвѣтственнаго отзыва отъ Управленія Николаевской желѣзной дороги.

Противъ изложеннаго рѣшенія 147 Общаго Тарифнаго Съѣзда Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ возраженій не встрѣтилъ, о чемъ увѣдомилъ отношеніемъ, отъ 21 апрѣля 1912 г. за № 5408/357.

По полученіи отъ Коммерческаго Отдѣла Николаевской жел. дороги (отн. отъ 31 декабря 1911 г. № 8073) отзыва по настоящему вопросу, вопросъ этотъ былъ внесенъ на обсужденіе 151 Общаго Тарифнаго Съѣзда.

Въ означенномъ отзывѣ Коммерческій Отдѣлъ Николаевской жел. дороги указываетъ тотъ порядокъ, который установленъ въ отношеніи разсыпки зерна въ тару жел. дороги или получателя на Николаевской жел. дорогѣ и который при взиманіи съ получателей сбора за разсыпку въ тару желѣзной дороги не вызываетъ никакихъ недоразумѣній.

При выгрузкѣ зерно насыпается или въ тару, своевременно доставленную получателемъ, или же въ тару желѣзной дороги. По окончаніи выгрузки кладовщикъ отмѣчаетъ на особомъ бланкѣ, состоящемъ изъ корешка, талона и квитанціи (образецъ бланка имѣется при дѣлѣ), во сколько кулей или мѣшковъ насыпанъ товаръ и въ чью именно тару (получателя или поставщика дороги). Талоны съ квитанціями направляются къ товарному кассиру, который на основаніи свѣдѣній кладовщика производитъ разсчетъ платы за тару и отмѣчаетъ этотъ

разсчетъ въ талонѣ и квитанціи. Талонъ представляется при дневной отчетности въ Службу Сборовъ, а квитанція выдается товаруполучателю въ оправданіе взысканной съ него платы.

Если часть груза была насыпана въ тару получателя, то это отмѣчается въ талонѣ. На основаніи свѣдѣній, имѣющихся въ корешкахъ талона и остающихся на станціи, ведется учетъ остатка тары, которая доставляется подрядчикамъ за установленную плату.

Обмѣнявшись по настоящему вопросу мнѣніями и остановившись на томъ соображеніи, что предварительно рѣшенія тарифной стороны вопроса о платѣ, которая должна взиматься за выгрузку ссыпныхъ грузовъ съ разсыпкою частью въ тару желѣзныхъ дорогъ, а частью въ тару получателей, необходимо выяснить принципіальный вопросъ о томъ, обязательна ли для желѣзныхъ дорогъ вообще такого рода операція, и принимая во вниманіе, что выясненіе этого послѣдняго обстоятельства входитъ въ компетенцію не Общаго Тарифнаго, а Общаго Конвенціоннаго Съѣзда, 151 Общій Тарифный Съѣздъ постановилъ: передать на обсужденіе Общаго Конвенціоннаго Съѣзда вопросъ о томъ, обязаны ли желѣзныя дороги выгружать прибывающіе на станцію ссыпные грузы съ разсыпкою ихъ по желанію грузохозяевъ частью въ тару получателя, а частью въ тару желѣзныхъ дорогъ, послѣ чего, только въ случаѣ утвердительнаго рѣшенія вопроса Конвенціоннымъ Съѣздомъ, разсмотрѣть на одномъ изъ послѣдующихъ Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ вопросъ о платѣ, которую желѣзныя дороги должны взимать за операцію пересыпки ссыпныхъ грузовъ частью въ тару желѣзныхъ дорогъ, а частью въ тару получателей.

Согласно съ приведеннымъ постановленіемъ 151 Общаго Тарифнаго Съѣзда и вслѣдствіе отношенія Завѣдывающаго дѣлами Общихъ Тарифныхъ

Съѣздовъ, отъ 19 января 1913 г. за № 147, Завѣдывающій дѣлами Общихъ Съѣздовъ представителей русскихъ жел. дорогъ внесъ вопросъ на обсужденіе CXXVIII Общаго Съѣзда (мартъ 1913 г., вопр. 5 прогр.).

При разсмотрѣніи настоящаго вопроса въ засѣданіи CXXVIII Общаго Съѣзда, представителемъ Юго-Восточныхъ жел. дор., В. П. Скачко, былъ сообщенъ нижеслѣдующій отзывъ Управленія названныхъ дорогъ:

«Согласно § 6 Правилъ перевозки грузовъ въ ссыпную, выгрузка ссыпныхъ грузовъ, прибывшихъ на станцію назначенія, производится средствами желѣзной дороги за счетъ получателя въ тару, которая должна быть доставлена получателемъ ко времени прибытія вагона на станцію назначенія, въ случаѣ же недоставленія такой тары дорога имѣетъ право выгрузить грузъ въ принадлежащіе ей мѣшки. Затѣмъ, въ § 45 Части I Общаго Тарифа (примѣчаніе ко второму отдѣлу параграфа) указано, что сборъ за выгрузку средствами дороги въ тару получателя или въ мѣшки дороги взимается за дѣйствительный вѣсъ груза, но не менѣе, чѣмъ за вѣсъ, обусловленный тарифомъ для повагонныхъ отправокъ даннаго груза. Изъ сопоставленія этихъ двухъ §§ вытекаетъ, что существующими правилами установлена выгрузка ссыпныхъ грузовъ въ тару получателя лишь при условіи доставленія получателемъ мѣшковъ въ количествѣ, вполнѣ достаточномъ для выгрузки всего груза, прибывшаго по данной накладной, и что частичную выгрузку ссыпныхъ грузовъ въ мѣшки дороги и мѣшки грузополучателей допускать дороги не обязаны. Измѣненіе приведенныхъ правилъ въ смыслѣ допущенія подобной частичной выгрузки въ мѣшки дороги и мѣшки получателей не желательно, такъ какъ дороги на оборудованіе станціи мѣшками для выгрузки ссыпныхъ грузовъ затрачиваютъ, какъ извѣстно, крупныя суммы и потому заинтересованы въ томъ, чтобы

мѣшки эти не лежали безъ употребленія, а возможно широко использовались за плату получателями; при допущеніи же выгрузки ссыпныхъ грузовъ частью въ мѣшки получателей и частью въ мѣшки дороги пользованіе этими послѣдними несомнѣнно сократится».

По изложеннымъ соображеніямъ, Управленіе Юго-Восточныхъ дорогъ полагало бы необходимымъ высказаться на Общемъ Съѣздѣ за разрѣшеніе даннаго вопроса въ отрицательномъ смыслѣ.

Раздѣляя всецѣло приведенную въ оглашенномъ отзывѣ точку зрѣнія на подлежащій нынѣ обсужденію вопросъ и имѣя въ виду, что ни Общимъ Уставомъ, ни изданными въ развитіе его спеціальными правилами не установлена обязанность дорогъ выгружать прибывающіе ссыпные грузы частью въ мѣшки получателей, а частью въ мѣшки, принадлежащіе самой желѣзной дорогѣ, Общій Съѣздъ единогласно положилъ разъяснить дорогамъ сѣти, что существующими постановленіями на нихъ не возлагается обязанности производить выгрузку прибывающихъ на станціи назначенія ссыпныхъ грузовъ съ разсыпкой частью въ тару получателей, частью же въ тару самой желѣзной дороги.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, Общій Съѣздъ положилъ признать, что допущеніе въ отдѣльныхъ случаяхъ такого порядка выгрузки ссыпныхъ грузовъ всецѣло зависитъ отъ усмотрѣнія каждой дороги, по соглашенію ея о томъ съ получателемъ.

Справка.

Изъ пк. II § 45 Части I Общаго Тарифа (№ 7780) усматривается, что:

1) За выгрузку груза изъ вагона на станціи назначенія и насыпку его или въ тару получателя (съ завязкою мѣшковъ бичевкою жел. дороги, но безъ взиманія особой платы за бичевку), или въ мѣшки, либо закрома жел. дороги, взимается *съ пуда* по 0,35 коп.

Примѣчаніе 1. Этотъ сборъ взимается съ дѣйствительнаго вѣса груза, но не менѣе, чѣмъ за вѣсъ, обусловленный Тарифомъ для повагонныхъ отправокъ даннаго груза (§ 20).

Примѣчаніе 2. Сборъ за насыпку груза въ закрома дороги взимается въ размѣрѣ 0,35 коп. съ пуда лишь въ случаяхъ, когда на данной станціи не установлено по мѣстнымъ условіямъ другой нормы этого сбора.

Примѣчаніе 3. При взиманіи означеннаго въ сей статьѣ сбора за выгрузку изъ вагона въ 0,35 коп. съ пуда, не взимается особо сборъ въ размѣрѣ 0,20 коп. съ пуда, подлежащій взиманію за выгрузку на общемъ основаніи.

2) За насыпку груза на станціи назначенія средствами желѣзной дороги изъ принадлежащихъ ей закромовъ въ тару получателя (съ завязкою мѣшковъ бичевкою жел. дороги, но безъ взиманія особой платы за бичевку) взимается *съ пуда дѣйствительнаго вѣса груза* по 0,25 коп.

3) За пользованіе на станціи назначенія принадлежащими жел. дорогѣ мѣшками, въ которые засыпанъ грузъ, взимается:

а) за время отъ выгрузки груза до слѣдующей полуночи и за послѣдующее время до трехъ сутокъ—*съ пуда дѣйствительнаго вѣса груза* по 0,25 коп.

б) за время сверхъ означеннаго срока—за каждыя десять сутокъ, считая неполныя десять сутокъ за полныя, *съ пуда дѣйствительнаго вѣса груза* по 0,50 коп.

4) За насыпку жел. дорогою груза, по желанію получателя, изъ мѣшковъ дороги въ тару получателя (съ завязкою мѣшковъ, въ случаѣ насыпки въ мѣшки, бичевкою дороги, но безъ взиманія особой платы за бичевку) взимается *съ пуда дѣйствительнаго вѣса груза* по 0,15 коп.

Примѣчаніе. Выполненіе операцій пересылка ссыпныхъ грузовъ, сборъ за производство которой предусмотрѣнъ настоящимъ пк. 4) для дорогъ необязательно и указанный сборъ подлежитъ взиманію въ тѣхъ случаяхъ, когда подлежащею дорогою допущено, по ея усмотрѣнію, производить означенную операцію собственными средствами дороги.

Сужденія Съѣзда.

Представитель Моск.-Кіево-Воронежской жел. дороги, Ю. А. Лэмпицкій, заявилъ, что настоящій вопросъ можно признать уже разрѣшеннымъ постановленіемъ CXXVIII Общаго Конвенціоннаго Съѣзда, который высказался за допущеніе операціи выгрузки и насыпки грузовъ частью въ тару жел. дороги, а частью въ тару получателя лишь въ видѣ операціи факультативной, производство коей должно зависѣть отъ усмотрѣнія каждой отдѣльной дороги сѣти. При такой постановкѣ вопроса ѣдва ли возникаетъ необходимость въ измѣненіи дѣйствующихъ тарифныхъ правилъ о сборахъ, предусмотрѣнныхъ ко взиманію ст. II § 45 Ч. I Общаго Тарифа, такъ какъ эти сборы могутъ быть взыскиваемы не только въ случаяхъ насыпки груза полностью въ тару жел. дороги, но также и тогда, когда часть прибывшаго груза насыпана въ мѣшки, доставленные на станцію назначенія получателемъ, и лишь остальная его часть выгружена въ мѣшки жел. дороги. Въ этомъ послѣднемъ случаѣ сборъ за пользованіе мѣшками дороги назначенія, а равно и сборъ за насыпку груза изъ мѣшковъ дороги въ тару, доставленную получателемъ уже послѣ выгрузки товара изъ вагона, необходимо, конечно, взыскивать за дѣйствительное количество той части груза, которая хранится въ мѣшкахъ дороги, что нисколько не будетъ противорѣчить буквальному смыслу упомянутой выше ст. II § 45 Ч. I Общаго Тарифа. Въ виду этого, слѣдуетъ, по мнѣнію

Ю. А. Лэмпицкаго, остаться по разбираемому вопросу при нынѣ дѣйствующемъ тарифномъ положеніи.

Представитель Московскаго раіона казенныхъ жел. дорогъ, В. С. Зеллъ, указалъ, что установленіе намѣчаемой факультативной операціи, при условіи сохраненія дѣйствующихъ правилъ о дополнительныхъ сборахъ, взимаемыхъ съ отправокъ ссыпныхъ грузовъ, можетъ вызвать на практикѣ серьезныя недоразумѣнія въ смыслѣ учета и контроля за правильностью поступленія означенныхъ сборовъ. Дѣло въ томъ, что при насыпкѣ груза частью въ тару дороги, а частью въ тару получателя возникнетъ необходимость начислять нѣкоторые сборы только на то количество пудовъ груза, которое будетъ храниться въ мѣшкахъ дороги, въ зависимости отъ чего придется вести особый учетъ этого именно количества груза, что, разумѣется, не можетъ не осложнить дѣла. Принимая же во вниманіе, что нѣкоторыя дороги найдутъ все же возможнымъ установить данную операцію, необходимо заблаговременно выработать особую инструкцію для станціонныхъ агентовъ относительно порядка взиманія и учета дополнительныхъ сборовъ, установленныхъ ст. II § 45 Ч. I Общаго Тарифа.

Представитель Южнаго раіона казенныхъ жел. дорогъ, Л. И. Изюмовъ, съ своей стороны, отмѣтилъ, что онъ не опасается возникновенія какихъ-либо особыхъ трудностей въ отношеніи порядка взысканія дополнительныхъ сборовъ при насыпкѣ груза частью въ тару получателя, а частью въ тару жел. дороги. По этому поводу слѣдуетъ прежде всего напомнить, что сборъ за выпрузку и насыпку груза въ мѣшки, существующій въ размѣрѣ 0,35 к. съ пуда (пк. I ст. II § 45 Ч. I Общ. Тар.), подлежитъ взиманію внѣ зависимости отъ того, производится ли насыпка въ мѣшки, принадлежащіе жел. дорогѣ, или же въ тару, доставленную получателемъ. Отсюда вытекаетъ, что данный сборъ можно

взыскать на общемъ основаніи, т. е. за дѣйствительный вѣсъ груза, но не менѣе, чѣмъ за установленную тарифную норму повагонной нагрузки также и въ томъ случаѣ, когда только часть груза насыпана въ мѣшки получателя, а остальная его часть—хранится въ мѣшкахъ дороги. Далѣе, возникаетъ необходимость начислить сборъ за пользованіе на станціи назначенія мѣшками, принадлежащими жел. дорогѣ (пк. 3 ст. II § 45 Ч. I Общ. Тар.), но, такъ какъ этотъ сборъ взимается съ дѣйствительнаго количества насыпаннаго въ мѣшки жел. дороги груза, то и въ этомъ случаѣ не можетъ встрѣтиться затрудненій для станціонныхъ агентовъ, которымъ нужно лишь опредѣлить, какое количество товара хранится въ мѣшкахъ дороги и какое его количество насыпано непосредственно въ тару, доставленную на станцію назначенія получателемъ. Наконецъ, жел. дорога можетъ по желанію товарохозяина пересыпать грузъ изъ своихъ мѣшковъ въ тару получателя, за что предусмотрѣнъ особый сборъ въ 0,15 коп. съ пуда (пк. 4 той же ст. II § 45). Точно также, какъ и предыдущій, сборъ этотъ взыскивается съ дѣйствительнаго количества пудовъ пересыпаннаго груза, а потому, казалось бы, что, если только будетъ опредѣлено это количество, то начислить сборъ въ 0,15 коп. съ пуда не представится вовсе затруднительнымъ. Разумѣется, что при введеніи данной факультативной операціи нужно урегулировать вопросъ о правильномъ учетѣ тѣхъ количествъ груза, которыя будутъ храниться въ мѣшкахъ жел. дороги, для чего полезно инструктировать станціонныхъ агентовъ. Но, такъ какъ упомянутая выше операція должна имѣть факультативный, а не обязательный для всѣхъ дорогъ сѣти характеръ, то изданіе одной общей инструкціи было бы, по мнѣнію Л. И. Изюмова, нежелательнымъ, а потому дѣло инструктированія агентовъ слѣдуетъ предоставить каждой заинтересованной дорогѣ въ отдѣльности.

Представитель Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, Л. П. Гурьевъ, замѣтилъ, что названныя дороги относятся отрицательно ко введенію операціи пересыпки грузовъ частью въ тару дороги, а частью въ тару получателя и считаютъ, что, если нѣкоторыя другія дороги найдутъ возможнымъ производить на своихъ станціяхъ означенныя операціи, то это ни въ коемъ случаѣ не можетъ касаться интересовъ всей сѣти, а должно разсматриваться какъ частное соглашеніе заинтересованной дороги съ получателемъ. Съ этой точки зрѣнія являлось бы нецѣлесообразнымъ вырабатывать на Съѣздѣ одну общую инструкцію относительно порядка учета и контроля за правильностью взысканія дополнительныхъ сборовъ при совершеніи разсматриваемой факультативной операціи, и потому слѣдуетъ, по мнѣнію Л. П. Гурьева, принять предложеніе Л. И. Изюмова относительно того, чтобы надлежащія инструкціи издавались самими заинтересованными дорогами, помимо Съѣзда.

Постановленіе Съѣзда. По дальнѣйшемъ обмѣнѣ мнѣніями и принявъ во вниманіе: 1) что, согласно рѣшенію CXXVIII Общаго Конвенціоннаго Съѣзда, операція пересыпки ссыпныхъ грузовъ частью въ тару жел. дороги, а частью въ тару, доставленную получателемъ, можетъ быть допущена лишь въ видѣ факультативной, въ зависимости отъ усмотрѣнія каждой отдѣльной дороги сѣти, 2) что плата въ 0,35 коп. съ пуда, установленная за выгрузку и насыпку въ мѣшки прибывающихъ на станціи ссыпныхъ грузовъ подлежитъ взысканію какъ въ томъ случаѣ, когда насыпка производится въ мѣшки жел. дорогъ, такъ и при насыпкѣ въ тару, доставленную получателемъ, а, слѣдовательно, разсчетъ означенной выше платы за дѣйствительный вѣсъ груза, но не менѣе установленной для него тарифной нормы повагонной нагрузки, возможно производить и тогда, когда насыпка совершается частью въ тару до-

роги, а частью въ тару получателя, 3) что плату за пользованіе на станціи назначенія мѣшками, принадлежащими жел. дорогѣ, можно взимать лишь за то количества груза, которое фактически насыпано въ эти мѣшки, а плату за насыпку дорогою груза по желанію товарохозяина изъ мѣшковъ дороги въ тару, доставленную получателемъ, возможно взыскивать только за дѣйствительно пересыпанное количество груза, что въ обоихъ случаяхъ не будетъ противорѣчить дѣйствующей редакціи ст. II § 45 Ч. I Общаго Тарифа и 4) что по данному вопросу могутъ, вообще говоря, возникнуть затрудненія не въ смыслѣ примѣненія тарифа, а скорѣе въ отношеніи учета и контроля за правильностью взысканія сборовъ, каковыя затрудненія слѣдовало бы устранить путемъ изданія дорогами подлежащихъ инструкцій, **Общій Тарифный Съѣздъ постановилъ:**

1) признать, что при пересылкѣ ссыпныхъ грузовъ частью въ тару жел. дороги, а частью въ тару получателя дополнительные сборы подлежатъ взысканію на точномъ основаніи ст. II § 45 Ч. I Общаго Тарифа, и

2) выразить пожеланіе, чтобы дороги, изъявившія согласіе на допущеніе на своихъ станціяхъ данной факультативной операціи, инструктировали бы агентовъ, относительно способовъ учета и контроля поступающихъ за эту операцію суммъ дополнительныхъ сборовъ, предусмотрѣнныхъ вышеупомянутымъ § 45 Ч. I Общаго Тарифа.

Вопросъ 14. О нѣкоторомъ измѣненіи позиціи гр. 25 номенклатуры „черепица кровельная, въ томъ числѣ изъ искусственнаго песчаника (смѣси извести съ пескомъ) и неглазированная цементовая и цементо-бетонная".

На 161 Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ (октябрь 1913 года) разсматривался вопросъ (43) о нѣкоторомъ измѣненіи позиціи гр. 25 номенклатуры «черепица кровельная, въ томъ числѣ изъ искусственнаго песчаника (смѣсь извести съ пескомъ), и неглазированная цементная и цементо-бетонная».

Означенный вопросъ заключался въ слѣдующемъ:

Главное Управленіе Землеустройства и Земледѣлія обратилось въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ съ ходатайствомъ нижеслѣдующаго содержанія:

Согласно извѣщенію Завѣдывающаго дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ представителей русскихъ жел. дорогъ, опубликованному въ Сборникѣ Тарифовъ, отъ 14 февраля 1913 года за № 2272,— съ 7 марта 1913 г., впредь до отмѣны, при перевозкахъ черепицы кровельной всякой, въ томъ числѣ изъ искусственнаго песчаника (смѣси извести съ пескомъ), и неглазированной цементной и цементо-бетонной, провозныя платы разсчитываются: попудно—по VII кл. и повагонно—по дифф. № 38.

Какъ можно усмотрѣть изъ приведеннаго, цементной черепицѣ присвоенъ терминъ «неглазированная», чѣмъ, такимъ образомъ, предусматривается возможность несоотвѣтствующаго примѣненія означеннаго тарифа и раздѣленія черепицы на виды и сорта, фактически на практикѣ не встрѣчающіеся.

Въ виду этого, Кіевская Губернская Земская Управа вошла въ Отдѣлъ Сельской Экономіи и Сельско-хозяйственной Статистики съ ходатайствомъ объ установленіи однообразнаго, отвѣчающаго дѣйствительности, наименованія цементной

черепицы и измѣненіи, въ связи съ этимъ, редакціи упомянутой позиціи.

Вслѣдствіе изложеннаго и во избѣжаніе недоразумѣній, могущихъ возникнуть на мѣстахъ на этой почвѣ, Отдѣлъ Сельской Экономіи и Сельскохозяйственной Статистики, препроводивъ отзывъ по данному вопросу спеціалиста Отдѣла, профессора Соколова, просилъ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ войти въ разсмотрѣніе означеннаго вопроса и наименованіе «неглазированная цементовая и цементо-бетонная» въ соотвѣтствующей графѣ номенклатуры редактировать словами: «цементовая и цементо-бетонная черепица всякая».

Изъ приложеннаго къ сему ходатайству отзыва профессора Соколова усматривается слѣдующее:

Кіевская Губернская Земская Управа, по мнѣнію названнаго профессора, справедливо отмѣчаетъ, что при установленіи тарифа для означеннаго матеріала, относимаго попудно къ VII классу, примѣненіе по отношенію къ цементо-песчаной черепицѣ термина «неглазированная» можетъ повести къ недоразумѣніямъ. Въ самомъ дѣлѣ, терминъ «неглазированный» по отношенію къ цементнымъ издѣліямъ какого угодно рода, совершенно непонятенъ и является плодомъ явнаго недоразумѣнія. Въ то время, какъ черепица гончарная, дѣйствительно покрываемая въ нѣкоторыхъ сортахъ глазурью (тонкимъ слоемъ расплавливаемаго въ обжигѣ стеклообразнаго матеріала), существенно удорожающаго издѣлія, подлежитъ перевозкѣ по тому же классу, независимо отъ наличности или отсутствія послѣдней («черепица кровельная всякая»)—по смыслу тарифа льготной перевозкѣ подлежитъ лишь «неглазированная цементная»......, очевидно, противополагаемая какой-то «глазированной» цементной черепицѣ.

Между тѣмъ, глазированной цементной черепицы не существуетъ, по крайней мѣрѣ, въ томъ значеніи термина, которое характеризуетъ обож-

женный гончарный глазированный товаръ. Терминъ «глазированіе» цементныхъ издѣлій, правда, примѣняемый въ словесномъ обиходѣ, представляетъ нѣчто совершенно неопредѣленное и не отвѣчающее существу дѣла. Этимъ терминомъ иногда означается наружная отдѣлка цементо-песчаныхъ и бетонныхъ массъ, производимая наичаще простымъ механическимъ разглаживаніемъ и уплотненіемъ поверхности издѣлія для приданія ей красоты и усиленія водонепроницаемости. Въ силу естественныхъ особенностей цементо-песчаныхъ смѣсей, разглаживаніе и притираніе не вполнѣ затвердѣвшей поверхности, напримѣръ, утрамбованнаго и даже слабо замоченнаго бетона, вызываютъ нѣкоторую поверхностную перегруппировку частицъ смѣси: поверхность во время притиранія покрывается избыткомъ влаги, вызывающей тончайшій налетъ изъ чистыхъ цементныхъ частицъ или распустившихся коллоидальныхъ продуктовъ распада цемента при его гидратаціи, сообщающихъ этой поверхности совершенно гладкій уплотненный, какъ бы полированный, видъ. Взамѣнъ продолжительной работы притиранія, тотъ же эффектъ видимой политуры, но менѣе доброкачественный, можетъ быть достигнутъ болѣе простымъ и дешевымъ путемъ—посредствомъ присыпанія по грубой поверхности цементо-песчанаго издѣлія тонкаго слоя чистаго цемента, при желаніи,—съ прибавкой того или иного красящаго вещества.

Этотъ именно отдѣлочный слой и именуется неправильно «глазурью».

Указанная поверхностная отдѣлка является операціей вполнѣ обычной и, въ частности, при изготовленіи кровельныхъ цементныхъ издѣлій, нисколько не удорожающей формовку, и необходимой, такъ какъ, при отсутствіи отдѣлки, черепица обладаетъ меньшею водонепроницаемостью. Въ настоящее время неотдѣланной черепицы, съ сырою, необработанною лицевою поверхностью, совсѣмъ

не производить, вслѣдствіе чего упоминаніе въ Тарифѣ о неглазированной черепицѣ, при указанномъ пониманіи этого термина, можетъ оказаться практически равносильнымъ полному изъятію этого кровельнаго матеріала изъ льготныхъ условій провоза, что находилось бы въ очевидномъ противорѣчіи съ намѣреніями Тарифнаго Съѣзда.

Вышеизложенное ходатайство Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія вмѣстѣ съ вышепомѣщеннымъ отзывомъ профессора Соколова, Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ передалъ на разсмотрѣніе 161 Общаго Тарифнаго Съѣзда при предложеніи отъ 17 августа 1913 г. за № 11605/1771.

При обсужденіи сего вопроса на 161 Съѣздѣ, представителями дорогъ были высказаны слѣдующія мнѣнія:

Представитель Центральной группы казенныхъ жел. дорогъ, В. С. Зелль, прежде всего замѣтилъ, что черепица цементовая и цементо-бетонная, какъ глазированная, такъ и неглазированная, несомнѣнно, должна быть въ одной группѣ, а не въ разныхъ, какъ теперь. Что же касается уравненія въ тарифномъ отношеніи глазированной цементной черепицы съ неглазированной, то измѣненіе существующаго тарифнаго положенія въ сказанномъ смыслѣ едва ли допустимо, ибо оба упомянутые вида черепицы не могутъ, хотя бы сколько-нибудь, не различаться по своей цѣнности. Равнымъ образомъ, едва ли можно согласиться и на исключеніе изъ номенклатуры цементной неглазированной черепицы и оставленіе одной лишь глазированной съ VII кл. попудно и дифф. № 38 для повагонныхъ перевозокъ, какъ того добиваются просители, потому что и тотъ и другой термины въ обиходѣ употребляются, чего не отрицаетъ въ своемъ отзывѣ и профессоръ Соколовъ. Считая невозможнымъ безъ наглядnаго разсмотрѣнія образцовъ строго установить признаки различія между глазированной и неглазированной

цементной черепицей, а также не имѣя свѣдѣній о томъ, насколько оба сорта черепицы различны по своей цѣнности, названный представитель предложилъ отложить разсмотрѣніе настоящаго вопроса до полученія образцовъ и необходимыхъ свѣдѣній.

Представитель Варшавскаго Биржевого Комитета, Э. И. Каминскій, затрудчяясь привести по памяти точныя цѣны того и другого вида цементной черепицы, тѣмъ не менѣе заявилъ, что разница между ними въ цѣнѣ незначительна и, въ общемъ, та и другая стоятъ недорого. При этомъ, названный представитель подтвердилъ, что хотя въ обиходѣ по отношенію къ цементной черепицѣ и примѣняется терминъ «глазированная», но въ дѣйствительности таковой не бываетъ, такъ какъ цементная черепица никогда не подвергается глазированію въ томъ общеизвѣстномъ смыслѣ, въ какомъ это понимается по отношенію къ гончарнымъ издѣліямъ.

Представитель Р.-Уральской жел. дороги, М. П. Славскій, находя вопросъ недостаточно освѣщеннымъ и, кромѣ того, обращая вниманіе, что разрѣшеніе настоящаго вопроса такъ или иначе затрагиваетъ и другія цементныя издѣлія (ступени, плиты и т. д.), по отношенію къ которымъ въ Тарифѣ тоже проведено раздѣленіе на глазированныя и неглазированныя, полагалъ необходимымъ отложить разсмотрѣніе такового для болѣе детальнаго его обслѣдованія.

Представитель Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, В. А. Изнаръ, напоминая, что при обсужденіи аналогичныхъ вопросовъ на предыдущихъ Съѣздахъ желѣзныя дороги всегда высказывались противъ предоставленія одинаковыхъ тарифовъ для черепицы дешевой и болѣе дорогой, замѣтилъ, что тарифное различіе для разныхъ видовъ черепицы, безъ сомнѣнія, должно быть сохранено и на будущее время. Опасаться при этомъ обхода тарифа, по мнѣнію названнаго представителя, нѣтъ основаній, потому что дешевая черепица перевозится обыкно-

венно безъ упаковки, а болѣе цѣнная въ такой прочной укупоркѣ, какъ ящики и бочки. Обращая вниманіе на послѣднее обстоятельство, В. А. Изнаръ считалъ возможнымъ, не откладывая разрѣшенія вопроса до слѣдующаго Съѣзда, остановиться на томъ, чтобы перевозки цементной и цементо-бетонной черепицы во всякой укупоркѣ таксировались попудно по V классу и повагонно по дифф. № 10, а та же самая черепица, идущая вовсе безъ упаковки, такъ сказать, по способу перевозки навалочныхъ грузовъ, разсчитывалась попудно по VII кл. и повагонно по дифф. № 38.

По дальнѣйшемъ обсужденіи вопроса, 161 Общій Тарифный Съѣздъ, считая, что для правильнаго разрѣшенія вопроса необходимо разсмотрѣть образцы различныхъ сортовъ цементной и цементобетонной черепицы, глазированной и неглазированной, а также имѣть точныя данныя о цѣнности этихъ грузовъ, постановилъ: отложить окончательное обсужденіе возбужденнаго ходатайства и просить биржевые комитеты доставить образцы черепицы и прочія необходимыя свѣдѣнія.

Противъ принятаго 161 Съѣздомъ рѣшенія отложить разсмотрѣніе сего вопроса—Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ не возражалъ.

Ссылаясь на постановленіе 161 Общаго Тарифнаго Съѣзда, Завѣдывающимъ дѣлами сихъ Съѣздовъ былъ посланъ биржевымъ комитетомъ запросъ съ просьбой о сообщеніи свѣдѣній, указанныхъ въ постановленіи Съѣзда, а также образцовъ черепицъ.

На изложенный запросъ, Варшавскій Биржевой Комитетъ увѣдомилъ, что, по собраннымъ отъ спеціалистовъ свѣдѣніямъ, цементная и цементо-бетонная черепица выдѣлывается мокрымъ путемъ, высушка же этой черепицы производится прямо на воздухѣ, а потому о ея глазировкѣ не можетъ быть и рѣчи.

Въ виду сего, Варшавскій Биржевой Комитетъ полагаетъ, что слово «неглазированная» въ относящейся къ черепицѣ позиціи гр. 25 номенклатуры должно быть вычеркнуто.

Рижскій Биржевой Комитетъ, представляя образцы черепицы неглазированной, указалъ, что въ г. Ригѣ изготовляется только этотъ сортъ черепицы и расцѣнивается по 3 рубля 50 коп. за 100 штукъ.

Московскій и Либавскій Биржевые Комитеты увѣдомили, что, въ виду того, что въ раіонахъ названныхъ Комитетовъ черепица цементная и цементо-бетонная не производится, они лишены возможности сообщить какія либо свѣдѣнія по сему вопросу.

Отъ остальныхъ Биржевыхъ Комитетовъ никакихъ свѣдѣній по сему вопросу до настоящаго времени не поступило.

Справки.

I. По дѣйствующему Общему Тарифу № 7781, по группѣ 25 номенклатуры значится позиція: «*черепица кровельная, въ томъ числѣ изъ искусственнаго песчаника (смѣси извести съ пескомъ) и неглазированная цементовая и цементо-бетонная, кромѣ особо поименованной въ другихъ группахъ*»,—таксируется попудно по VII классу и повагонно по дифф. № 38 (IX—XII кл.).

По группѣ 2 номенклатуры „черепица глазированная, цементовая и цементо-бетонная“ таксируется:

а) упакованная въ глухіе ящики и бочки—попудно по V классу;

б) упакованная во всякой другой укупоркѣ и неупакованная—попудно по V классу и повагонно по дифф. № 30 (V—X кл.).

Кромѣ того, въ той же 2-ой группѣ значатся: „цементовыя, цементо-бетонныя, алебастровыя, гипсовыя и литоидовыя: ступени, плиты (доски) и плитки,

въ томъ числѣ мозаиковыя, съ таксировкою:

а) упакованныя въ глухіе ящики и бочки, глазированныя и неглазированныя,—попудно по V классу;

б) упакованныя во всякой другой укупоркѣ и неупакованныя:

глазированныя—попудно по V классу и повагонно по дифф. № 30,

неглазированныя—попудно по VII кл. и повагонно по дифф. № 37 (VII—XI кл.).

Черепица асбесто-цементная (искусственный шиферъ) изъ гр. 108 номенклатуры—попудно по дифф. № 25 (V—VII кл.) и повагонно по дифф. № 37.

II. Вопросъ объ установленіи пониженнаго тарифа на черепицу, въ цѣляхъ возможности облегченія земскаго и сельскаго строительства, былъ возбужденъ Полтавскою Губернскою Земскою Управою и разсматривался на 145 Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ (засѣданіе 27 октября 1911 г., вопросъ 45) вмѣстѣ съ подобными же ходатайствами другихъ земствъ, ставившихъ вопросъ въ широкомъ объемѣ, а именно, объ общемъ пониженіи дѣйствующихъ коммерческихъ тарифовъ, кромѣ черепицы, главнымъ образомъ, на цементъ, а также на перевозку машинъ, формъ и станковъ, служащихъ для изготовленія огнестойкихъ издѣлій изъ глины и цемента.

145 Общій Тарифный Съѣздъ, по обсужденіи вопроса, пришелъ къ заключенію, что къ пониженію тарифа на сказанные предметы, въ томъ числѣ и на кровельную черепицу, не имѣется достаточно серьезныхъ основаній, и положилъ оставить означенныя ходатайства безъ удовлетворенія.

Тарифный Комитетъ къ вопросу о пониженіи тарифа на черепицу отнесся тоже отрицательно (см. журналъ засѣ-

данія Тарифнаго Комитета, отъ 5 марта 1912 года за № 1620), но при этомъ обратилъ вниманіе, что по дѣйствующему Общему Тарифу черепица изъ искусственнаго песчаника (смѣси извести съ пескомъ) и черепица цементовая и цементо-бетонная, неглазированная (изъ группы 2), при перевозкѣ послѣдней безъ упаковки или во всякой упаковкѣ, кромѣ глухихъ ящиковъ и бочекъ, отнесены повагонно къ дифф. № 37, черепица же кровельная (изъ группы 25)—къ дифф. № 38.

Признавая такое положеніе неправильнымъ, такъ какъ по цѣнѣ указанные виды черепицы приблизительно одинаковы и употребляются для одной и той же цѣли, Тарифный Комитетъ нашелъ необходимымъ передать вопросъ объ уравненіи повагонныхъ тарифовъ на перечисленные виды черепицы на новое разсмотрѣніе Общаго Тарифнаго Съѣзда.

Вслѣдствіе сего, означенный вопросъ въ намѣченномъ Тарифнымъ Комитетомъ смыслѣ былъ разсмотрѣнъ на 151 Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ (засѣданіе 30 мая 1912 г., вопр. 39), который, находя, что всѣ указанные въ журналѣ Тарифнаго Комитета виды черепицы дѣйствительно по цѣнѣ приблизительно одинаковы и употребляются для одной и той же цѣли—покрытія крышъ, а также имѣя въ виду, что въ группѣ 25 номенклатуры имѣется позиція «черепица кровельная» безъ обозначенія—какая именно, постановилъ: а) позицію „черепица кровельная“ дополнить словами „всякая, въ томъ числѣ цементовая, цементо-бетонная и изъ искусственнаго песчаника (смѣси извести съ пескомъ)“, съ сохраненіемъ для этой позиціи дѣйствующихъ тарифовъ на перевозку черепицы кровельной, т. е. попуднаго по VII классу и повагоннаго по дифф. № 38, и б) исключить изъ

группы 2 наименованіе „черепица изъ искусственнаго песчаника (смѣси извести съ пескомъ) и черепица цементовая цементо-бетонная, упакованная во всякой другой укупоркѣ и неупакованная, неглазированная".

При разсмотрѣніи дѣла въ Тарифномъ Комитетѣ (см. журналъ засѣданія Тарифнаго Комитета отъ 10 января 1913 г. за № 1724) было доложено еще одно аналогичное ходатайство о пониженіи тарифа на перевозку гончарной и цементной черепицы для нуждъ Кіевскаго Земства, но Тарифный Комитетъ утвердилъ единогласное рѣшеніе 151 Общаго Тарифнаго Съѣзда объ уравненіи тарифовъ на различные виды черепицы и объ исключеніи вышеупомянутой позиціи изъ гр. 2 ном.

Сужденія Съѣзда. *Представители Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія, Б. З. Вулихъ и П. А. Петровъ*, указавъ, что разсматриваемые вопросы были возбуждены по иниціативѣ Кіевской Губернской Земской Управы еще въ 1913 году, отмѣтили, что ранѣе цементовая черепица для усиленія ея водонепроницаемости подвергалась механическому разглаживанію и притиранію, отъ каковой манипуляціи поверхность ея, покрываясь избыткомъ влаги, получала какъ бы полированный видъ; это послѣднее обстоятельство давало дорогамъ поводъ принимать ее за черепицу глазированную и въ качествѣ таковой отказывать въ таксировкѣ согласно позиціи гр. 25 «черепица кровельная, въ томъ числѣ изъ искусственнаго песчаника (смѣси извести съ пескомъ) и *неглазированная* цементовая и цементобетонная. Въ настоящее же время, взамѣнъ довольно сложной операціи разглаживанія и притиранія поверхности черепицы, тотъ же результатъ достигается посредствомъ присыпанія по поверхности черепицы тонкаго слоя цемента съ прибавленіемъ

красящаго вещества. Эта операція, примѣняемая въ послѣднее время для изготовленія всѣхъ вообще кровельныхъ цементныхъ издѣлій, нисколько не удорожаетъ стоимости означенныхъ издѣлій, а дѣлается исключительно съ цѣлью приданія этимъ издѣліямъ большей водонепроницаемости. Въ виду сего, а также принимая во вниманіе, что черепицы глазированной не бываетъ, названные представители просили замѣнить въ относящейся къ черепицѣ цементовой изъ гр. 25 позиціи слово «неглазированная» словомъ «всякая», такъ какъ обозначеніе «неглазированная» указываетъ на существованіе черепицы глазированной, вслѣдствіе чего указаніе въ 25 группѣ Тарифа на глазированіе или неглазированіе черепицы не отвѣчаютъ существу дѣла.

Представитель Московскаго района казенныхъ жел. дорогъ, В. С. Зеллъ, заявилъ, что, въ виду того, что доставленные образцы цементовой черепицы съ отдѣланною цементомъ лицевою поверхностью, вызывающей недоразумѣнія при таксировкѣ, нельзя признать издѣліями глазированными, и что, на основаніи отзывовъ спеціалистовъ, цементовой и цементо-бетонной глазированной черепицы не бываетъ, онъ не встрѣчаетъ возраженій противъ измѣненій, относящихся къ черепицѣ цементовой и цементо-бетонной позиціи изъ Части II Общаго Тарифа, въ смыслѣ, предложенномъ представителями Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія. Въ то же время, признавая нежелательнымъ нахожденіе черепицы цементовой и цементо-бетонной въ нѣсколькихъ группахъ номенклатуры, В. С. Зелль считалъ необходимымъ сосредоточить всѣ виды цементовой черепицы въ одной группѣ.

По дальнѣйшемъ обмѣнѣ мнѣніями, **Общій Тарифный Съѣздъ постановилъ:** **Постановленіе Съѣзда.**

1) позицію изъ группы 2-ой «черепица глазированная цементовая и цементо-бетонная:

а) упакованная въ глухіе ящики и бочки,

б) упакованная во всякой другой укупоркѣ и неупакованная» замѣнить слѣдующей: «*черепица цементовая и цементо-бетонная всякая*» съ установленіемъ для нея того тарифа, по которому нынѣ перевозится черепица неглазированная цементовая и цементо-бетонная, т. е. попудно по VII классу и повагонно по дифф. № 38;

2) позицію «*черепица асбесто-цементная (искусственный шиферъ)*» — перенести изъ 108 группы въ группу 2-ую, съ оставленіемъ для нея дѣйствующаго нынѣ тарифа (попудно дифф. № 25 и повагонно дифф. № 37), и

3) въ позиціи по гр. 25 «черепица кровельная, въ томъ числѣ изъ искусственнаго песчаника (смѣси извести съ пескомъ) *и неглазированная, цементовая и цементо-бетонная*, кромѣ особо поименованной въ другихъ группахъ» исключить слова «*и неглазированная цементовая и цементо-бетонная*».

Вопросъ 15. О повышеніи дѣйствующихъ тарифныхъ нормъ повагонной нагрузки на нѣкоторые грузы.

При отношеніи отъ 20 августа 1915 г. за № 829, Совѣтъ постоянныхъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ препроводилъ Завѣдывающему дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ копію журнала засѣданія Совѣта представителей, отъ 8 августа 1915 г., по проекту повышенія нормъ нагрузки для нѣкоторыхъ грузовъ—слѣдующаго содержанія:

ЖУРНАЛЪ СОВѢТА ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ КАЗЕННЫХЪ ЖЕЛ. ДОРОГЪ.

Засѣданіе 8 августа 1915 г.

Присутствовали: За Предсѣд. Совѣта—В. С. Зелль и члены Совѣта: П. І. Добросельскій, В. А. Балашовъ, Л. И. Изюмовъ и С. Л. Колаковскій.

С Л У Ш А Л И:	ПОСТАНОВИЛИ:
Докладъ Члена Совѣта В. А. Балашова слѣдующаго содержанія: Вопросъ правильной утилизаціи подвижного состава въ отношеніи полнаго использованія его подъемной силы и вмѣстимости, заслуживаетъ самаго серьезнаго къ себѣ вниманія, даже въ обстановкѣ нормальной дѣятельности дорогъ, не стѣсненныхъ въ перевозочныхъ средствахъ. Въ переживаемое же время, когда каждый вагонъ на счету и вагонное хозяйство нѣкоторыхъ дорогъ переживаетъ тяжелый кризисъ, представляется необходимымъ осуществить рядъ мѣръ, могущихъ такъ или иначе улучшить положеніе дорогъ въ этомъ отношеніи, что въ свою очередь, несомнѣнно, отразится благотворно на интересахъ промышленности и торговли, коимъ будетъ предоставлено для пере-	Ознакомившись съ докладомъ В. А. Балашова и признавая вопросъ о повышеніи нормъ нагрузки важнымъ и спѣшнымъ, Совѣтъ постановилъ сообщить Г. Завѣдывающему Тарифнымъ Съѣздомъ копію съ настоящаго постановленія Совѣта и просить Г. Завѣдывающаго, по разсылкѣ

СЛУШАЛИ:	ПОСТАНОВИЛИ:
возокъ большее количество вагоновъ. Произведенное обслѣдованіе казенныхъ жел. дорогъ съ полною очевидностью доказываетъ, что установленныя нынѣ нормы нагрузки для нѣкоторыхъ грузовъ далеко не соотвѣтствуютъ размѣрамъ возможной фактической ихъ нагрузки и могутъ быть повышены безъ нарушенія интересовъ грузохозяевъ. Представляя при семъ сводную вѣдомость нормъ нагрузки, дѣйствующихъ нынѣ, и проектируемыя разными дорогами повышенія сихъ нормъ, имѣю честь просить Совѣтъ, въ случаѣ признанія таковыхъ правильными, передать вопросъ на обсужденіе Тарифнаго Съѣзда.	проекта повышенія нормъ нагрузки частнымъ дорогамъ для ознакомленія, внести вопросъ на обсужденіе сентябрьскаго Тарифнаго Съѣзда. Подписали: *В. Зелль.* *В. Балашовъ*

Проектъ повышенія нормъ нагрузки.

Группы.	НАЗВАНІЯ ПРЕДМЕТОВЪ.	Дѣйствующая норма.	Предлагаемая норма
1	Цементъ всякій въ бочкахъ	900	1000
2	Плиты (доски), плитки ступени алебастровыя, цементовыя и цементо-бетонныя неупакованныя	750	1000
	Плиты, плитки и ступени изъ проч. матеріаловъ	750	900
	Всѣ прочія издѣлія, цементовыя, цементобетонныя, алебастровыя, гипсовыя, литоидовыя	610	750
3	Асфальтъ молотый въ бочкахъ и плитки асфальтовыя	750	900

Группы.	НАЗВАНІЯ ПРЕДМЕТОВЪ.	Дѣйствующая норма.	Предлагаемая норма.
5	Кишмишъ, изюмъ, сабза, сабла и урюкъ	610	1000
	Рисъ	610	1000
12	Древесная масса сырая	610	1000
	Бумага всякая, кромѣ поименованной особо ..	750	900
	Бумага бюварная и курительная	750	1000
	Картонъ всякій	750	900
16	Вино хлѣбное, перевозимое въ открытыхъ ящикахъ	610	750
18	Ледъ	750	900
21	Выжимки льняныя	750	900
	Жмыхи хлопчатниковыя	900	1000
	Прочія выжимки (жмыхи)	750	1000
22	Отруби насыпью	610	900
	Отруби въ тарѣ	610	750
25	Изразцы, кромѣ маіоликовыхъ	900	1000
	Печи изразцовыя	610	750
	Трубы дренажныя и всякія другія	610	750
28/55	Лѣсные матеріалы 1-й категоріи: доски изъ п. 1 и всѣ поименованныя въ п.п. 2 и 4.....	900	1000
28/55	Шпалы	750	900
	Дощечки и планки еловыя и сосновыя въ связкахъ, обтянутыхъ проволокой	750	900
29	Ободья колесные въ грубомъ видѣ	610	900

Группы.	НАЗВАНІЯ ПРЕДМЕТОВЪ.	Дѣйствующая норма.	Предлагаемая норма.
	Двери, доски и дощечки изъ твердыхъ породъ дерева, поименованныхъ въ п. А гр. 28/55, склеенныя	610	750
33	Желѣзо и сталь листовыя и сортовыя прокатанныя	610	900
	Батареи для центральнаго отопленія и ихъ части, балки, горшки, кессоны, колонны, котлы открытые чугунные, мостовыя части, сваи, стропила, трубы желѣзо-бетонныя, фермы мостовыя	610	750
	Всѣ предметы, отнесенные къ 750 пуд. нормѣ	750	900
35	Животные остатки	610	750
36	Жиры и сало	610	750
48	Кожи и шкуры сырыя и мокросоленыя	400	750
	Прочіе предметы	400—610	750
50	Кость простая сырая не въ дѣлѣ	610	750
52	Всѣ предметы	900	1000
54	Ленъ, кудель и льняная пакля	610	900
58	Масло бобовое, горчичное, конопляное, льняное, подсолнечное, рапсовое, сурѣпное и олифа	610	750
66	Кислоты	610	750
	Глауберовая соль	610	1000
67	Мочало, рогожи, кули и лыко	610	900
68	Мука овсяная	900	1000
73	Сало свиное соленое и топленое	610	750
74	Обои	610	750

Группы.	НАЗВАНІЯ ПРЕДМЕТОВЪ.	Дѣйствующая норма.	Предлагаемая норма.
77	Свекловица и свекла	900	1000
	Брюква, рѣпа, арбузы свѣжіе, чеснокъ и лукъ	610	900
	Картофель въ навалку и ссыпную	750	1000
	Картофель въ тарѣ	750	900
78	Кирпичъ шлаковый, шлаки всякіе, кромѣ томасовыхъ, и камень шлаковый	900	1000
82	Пенька и пеньковая пакля	610	900
93	Рыба, отнесенная ко 2-й категоріи п.п. А, Б, В, Г и Д, за исключеніемъ сельди	610	750
95	Сахаръ рафинадъ и песокъ сахарный въ бочкахъ	610	1000
	Мелассъ черный	610	750
97	Смола	610	750
102	Спиртъ въ бочкахъ	610	750
105	Стеклянныя издѣлія въ ящикахъ, бочкахъ и куляхъ или въ смѣшанной упаковкѣ	610	900
	Посуда стеклянная столовая и кухонная и бутылки стеклянныя порожнія емкостью въ ¼ ведра и менѣе	610	750
106	Бобъ волчій (люпинусъ) и вика	900	1000
	Сѣмена масляничныя	750	1000
	Клеверъ	610	750
	Мука кормовая изъ голой шелухи хлопчатниковыхъ сѣмянъ	610	1000
109	Солома прессованная	610	750

Группы.	НАЗВАНІЯ ПРЕДМЕТОВЪ.	Дѣйствующая норма.	Предлагаемая норма.
	Кормовыя травы на платформахъ	610	750
110	Тряпье	610	900
111	Суперфосфаты, томасовые шлаки, соли стассфуртскія калійныя и фосфаты	750	1000
	Амміакъ сѣрнокислый	610	1000
111	Кость толченая и молотая	610	570
112	Кокъ, кромѣ торфянаго, и коксовая мелочь ..	750	900
115	Яблоки и виноградъ въ твердой тарѣ	610	750
	Тоже въ спеціальныхъ вагонахъ и вагонахъ теплушкахъ	300—500	600
116	Хлопокъ въ крытыхъ вагонахъ	500	600
	Хлопокъ на платформахъ	400	750
117	Ячмень	900	1000
	Овесъ насыпью	750	900
123	Шерсть и остатки кожевеннаго производства (жуя)	610	900
126	Ходы крестьянскіе, фургоны безъ рессоръ и рессорные, въ разобранномъ и неразобранномъ видѣ	610	750

Постановленіе Съѣзда. Принявъ во вниманіе: 1) что проектируемое повышеніе тарифныхъ нормъ повагонной нагрузки для отправокъ нѣкоторыхъ грузовъ является въ принципѣ крайне желательнымъ, такъ какъ подобная мѣра будетъ способствовать лучшей утилизаціи подвижного состава жел. дорогъ, въ коемъ ощущается, какъ извѣстно, особая нужда въ пережи-

ваемое военное время, и 2) что, хотя въ силу этого послѣдняго обстоятельства, данному вопросу и необходимо придавать спѣшный характеръ, однако, для Съѣзда представлялось бы затруднительнымъ нынѣ же приступать къ разсмотрѣнію дѣла по существу, такъ какъ представители нѣкоторыхъ частныхъ жел. дорогъ, а равно и представители торгово-промышленныхъ организацій не успѣли еще за краткостью времени, прошедшаго съ момента полученія циркуляра о внесеніи настоящаго вопроса на Съѣздъ, получить необходимыя для всесторонняго освѣщенія дѣла матеріалы, **Общій Тарифный Съѣздъ постановилъ:** отложить сей вопросъ до ближайшаго октябрьскаго Съѣзда текущаго года, назначивъ для его разсмотрѣнія особое засѣданіе.

Вопросъ 16. Объ установленіи для керосина, слѣдующаго изъ Баку въ Батумъ, а затѣмъ далѣе на внутренніе рынки потребленія разницы, примѣрно въ 3 коп. съ пуда, между платами по перекачкѣ по керосинопроводу Баку—Батумъ и при перевозкѣ по Закавказскимъ жел. дорогамъ въ вагонахъ-цистернахъ.

Настоящій вопросъ находился уже на разсмотрѣніи 184 Экстреннаго Общаго Тарифнаго Съѣзда (августъ 1915 г., вопр. 3 прогр.) по слѣдующему поводу:

Отношеніемъ, отъ 29 іюля 1915 г. № 13572/1477, Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ сообщилъ Завѣдывающему дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ представителей русскихъ жел. дорогъ о нижеслѣдующемъ:

При пересмотрѣ 16 іюля с. г. въ Тарифномъ Комитетѣ дѣйствующихъ тарифовъ на перевозку нефтяныхъ грузовъ, Членъ Тарифнаго Комитета отъ Министерства Путей Сообщенія, Г. Ю. Маакъ, возбудилъ вопросъ объ установленіи меньшаго повышенія платъ при перекачкѣ керосина по керосинопроводу Баку—Батумъ, слѣдующаго затѣмъ для внутренняго потребленія, примѣрно на 3 к. съ пуда, противъ платъ, проектированныхъ при перевозкѣ керосина, отправляемаго по Закавказскимъ жел. дорогамъ для внутренняго потребленія въ вагонахъ-цистернахъ.

Тарифный Комитетъ, не входя въ обсужденіе сего вопроса за неимѣніемъ заключенія частныхъ жел. дорогъ, призналъ цѣлесообразнымъ передать поднятый представителемъ Министерства Путей Сообщенія вопросъ на разсмотрѣніе Общаго Тарифнаго Съѣзда представителей р. ж. д.

Въ виду сего, Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ просилъ Завѣдывающаго дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ внести на разсмотрѣніе ближайшаго Общаго Тарифнаго Съѣзда вопросъ объ установленіи для керосина, слѣдующаго изъ Баку въ Батумъ, а затѣмъ далѣе на внутренніе рынки потребленія, разницы, примѣрно въ 3 к. съ пуда, между платами по перекачкѣ по кero-

синопроводу Баку—Батумъ и при перевозкѣ по Закавказскимъ жел. дорогамъ въ вагонахъ-цистернахъ.

При обсужденіи изложеннаго вопроса въ засѣданіи (18 августа 1915 г.) 184 Экстреннаго Общаго Тарифнаго Съѣзда, представитель Юго-Восточныхъ жел. дор., И. Н. Чумаковъ, отмѣчая, что настоящій вопросъ представляется возобновленіемъ того вопроса, который былъ предметомъ сужденія 157 Общаго Тарифнаго Съѣзда (вопросъ 25 его прогр.), когда разсматривалось ходатайство о пониженіи платы за перекачку по керосинопроводу Баку—Батумъ керосина, поступающаго затѣмъ на внутреннее потребленіе черезъ порты Чернаго и Азовскаго морей, главнымъ образомъ, въ Царство Польское и юго-западныя губерніи, обратилъ вниманіе, что этотъ послѣдній вопросъ Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ свое время былъ оставленъ безъ разсмотрѣнія по причинамъ переживаемыхъ нынѣ событій военнаго времени.

Такъ какъ эти событія въ настоящее время имѣютъ еще большее значеніе, сравнительно съ январемъ мѣсяцемъ 1915 г., когда указанный отвѣтъ Департамента сообщался желѣзнымъ дорогамъ, то, по его мнѣнію, и настоящій, вновь возбуждаемый, вопросъ приходится считать преждевременнымъ и Юго-Восточныя жел. дороги полагали бы поэтому наиболѣе правильнымъ отложить его разсмотрѣніе до окончанія войны, когда установятся нормальныя условія какъ въ дѣятельности желѣзныхъ дорогъ, такъ и въ районахъ потребленія керосина.

Представители Центральнаго района казенныхъ жел. дор., В. С. Зелль и С.-Западнаго—В. А. Балашовъ, пояснили, что по настоящему вопросу, имѣющему несомнѣнно серьезное значеніе для интересовъ Закавказскихъ жел. дорогъ, для которыхъ важно использовать, по возможности шире, такое сооруженіе, какъ керосинопроводъ (по которому до сихъ поръ направлялся, главнымъ образомъ, нашъ экспортъ керосина, нынѣ закрытый вслѣдствіе

обстоятельствъ переживаемаго времени), ими запрошены дополнительныя свѣдѣнія и отзывъ отъ названныхъ желѣзныхъ дорогъ. Однако, до сихъ поръ, вслѣдствіе нѣсколько поздняго внесенія сего вопроса на 184 Съѣздъ, дополнительныя данныя отъ этихъ дорогъ ими еще не получены, такъ что въ ихъ распоряженіи нѣтъ новыхъ обстоятельствъ, кромѣ всѣхъ тѣхъ данныхъ, которыя приведены уже въ протоколѣ 157 Общаго Тарифнаго Съѣзда по вопросу 25 его программы.

Такъ какъ, по мнѣнію названныхъ представителей, Закавказскимъ жел. дорогамъ, быть можетъ, при соотвѣтственныхъ условіяхъ, удастся использовать керосинопроводъ для снабженія центральныхъ внутреннихъ рынковъ керосиномъ даже и въ настоящее трудное время, тѣмъ болѣе, что въ этомъ продуктѣ внутренніе рынки ощущаютъ недостатокъ, то Казенныя желѣзныя дороги просили бы отложить этотъ вопросъ, но не до окончанія военныхъ событій, а на слѣдующій, сентябрьскій, Общій Тарифный Съѣздъ.

184 Общій Тарифный Съѣздъ, по обмѣнѣ мнѣніями, постановилъ: въ удовлетвореніе просьбы представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, не успѣвшихъ получить дополнительнаго отзыва Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ по настоящему вопросу, въ силу чего въ ихъ распоряженіи нѣтъ новыхъ данныхъ, освѣщающихъ дѣло помимо тѣхъ, кои имѣются и отмѣчены уже въ протоколѣ 157 Общаго Тарифнаго Съѣзда по вопросу 25 его программы,—отложить разсмотрѣніе вновь возникшаго аналогичнаго вопроса до сентябрьскихъ засѣданій текущаго года.

Во исполненіе приведеннаго постановленія 184 Общаго Тарифнаго Съѣзда, вышеизложенный вопросъ и внесенъ на разсмотрѣніе настоящаго 186 Общаго Тарифнаго Съѣзда.

I. Согласно пк. А гр. 59 номенклатуры **Справки.** Части II Общаго Тарифа (Тар. № 7781) «керосинъ очищенный и неочищенный

(дистиллатъ)» отнесенъ къ Своду тарифовъ на перевозку нефтяныхъ грузовъ,— Часть IV Общаго Тарифа, Тар. № 7711— а въ этомъ Сводѣ—къ грузамъ I категоріи.

II. Въ Отдѣлѣ IV Свода тарифовъ на перевозку нефтяныхъ грузовъ имѣется слѣдующій.

Исключительный тарифъ № 3.

Закавказскія желѣзныя дороги.

I. При повагонныхъ перевозкахъ грузовъ I категоріи номенклатуры настоящаго Свода (за исключеніемъ вазелина, керосина въ твердомъ видѣ, нефтянаго сала, нефтяныхъ смазочныхъ маселъ, олеонафтовъ и дистиллатовъ смазочныхъ маселъ) отъ ст. Баку и Сураханы Закавказскихъ жел. дор. до станцій Батумъ-Товарный, Батумъ-Пристань, Поти и Поти-Портъ тѣхъ же дорогъ—въ тарѣ и въ вагонахъ-цистернахъ провозная плата исчисляется, за исключеніемъ нижеприведенныхъ сообщеній (пунктъ II настоящаго исключительнаго тарифа) по тѣмъ же ставкамъ, по которымъ исчисляется провозная плата за перевозку во внутреннемъ сообщеніи за повагонныя перевозки «въ тарѣ и цистернахъ желѣзныхъ дорогъ».

Примѣчаніе. При перевозкахъ грузовъ I категоріи, отнесенныхъ къ настоящему Своду, по Закавказскимъ жел. дорогамъ въ вагонахъ-цистернахъ частныхъ обществъ и лицъ, плата должна быть взимаема по тарифу Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ для отправокъ означенныхъ грузовъ въ вагонахъ желѣзной дороги, за исключеніемъ перевозокъ, совершаемыхъ въ вагонахъ-цистернахъ тѣхъ частныхъ лицъ, вагоны коихъ обращаются по Закавказскимъ желѣзнымъ дорогамъ на основаніи заключенныхъ, ранѣе изданія циркуляра Департа-

мента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, отъ 24 августа 1899 года за № 6080/2378, между дорогою и этими лицами договоровъ, за каковыя перевозки, плата временно должна быть взимаема, согласно этимъ договорамъ, впредь до прекращенія дѣйствія таковыхъ договоровъ.

II. При повагонныхъ перевозкахъ отнесенныхъ къ I категоріи: нефтяныхъ смазочныхъ масель всякихъ, олеонафтовъ и дистиллатовъ смазочныхъ маселъ, а также вазелина, керосина въ твердомъ видѣ, масла вазелиноваго и нефтянаго сала, отъ станціи Баку и съ вѣтвей въ Баку: Кязумовской, Сѣверной береговой, Южной береговой, къ Нефтяной пристани, а равно отъ станціи Сураханы Закавказскихъ жел. дор.,—до станцій Батумъ товарный и Батумъ пристань тѣхъ же дорогъ,—въ тарѣ и въ вагонахъ-цистернахъ желѣзной дороги и частныхъ отправителей взимается 18,30 коп. съ пуда за все разстояніе.

III. Въ Отдѣлѣ V Свода тарифовъ на перевозку нефтяныхъ грузовъ (Исключительные тарифы въ вывозныхъ (за границу) сообщеніяхъ) имѣется слѣдующій

Исключительный тарифъ № 15.

Закавказскія желѣзныя дороги.

1) При повагонныхъ перевозкахъ нижеуказанныхъ отнесенныхъ къ I категоріи грузовъ отъ ст. Баку и съ вѣтвей въ Баку: Кязумовской, Сѣверной береговой, Южной береговой, и къ Нефтяной пристани, а равно отъ ст. Сураханы,—до ст. Батумъ товарный, и Батумъ пристань,—въ тарѣ и вагонахъ-цистернахъ желѣзныхъ дорогъ и частныхъ отправителей, для дальнѣйшаго вывоза за границу, провозныя платы взимаются въ нижеслѣдующихъ размѣрахъ:

б) для керосина очищеннаго и неочищеннаго (дистиллата), а также фотола

(керосина, смѣшаннаго съ тяжелыми лигроинами) удѣльнаго вѣса 0,800 — 0,820 при 15° Ц. и съ температурой вспышки паровъ не менѣе 20° Ц.:

аа) при перевозкѣ въ тарѣ и въ вагонахъ-цистернахъ желѣзныхъ дорогъ и частныхъ отправителей .... 15,30 к. съ п.

бб) при перекачкѣ по керосинопроводу керосина качества годнаго для керосинопровода (безъ взиманія дополнительныхъ сборовъ за станціонные расходы) ..... 13,00 » » »

Примѣчаніе. Если керосинъ годный для перекачки по керосинопроводу будетъ направленъ по усмотрѣнію дороги въ цистернахъ желѣзной дороги, то въ этомъ случаѣ плата взимается по тарифу, приведенному въ пк. бб).

IV. а) Въ Отдѣлѣ II дѣйствующаго Свода тарифовъ на перевозку нефтяныхъ грузовъ (Часть IV Общаго Тарифа, Тар. № 7711) помѣщены въ пунктѣ I слѣдующія правила о порядкѣ взиманія провозныхъ платъ по отправкамъ нефтяныхъ грузовъ изъ Баку въ Батумъ во внутреннемъ и вывозномъ за границу сообщеніяхъ (утверждены Товарищемъ Министра Финансовъ 27 января 1898 г. и введены въ дѣйствіе съ 1 марта 1898 года).

§§ 1 и 2 сихъ правилъ гласятъ:

§ 1. Настоящія правила касаются лишь тѣхъ, отнесенныхъ къ 59 группѣ номенклатуры Общаго Тарифа, нефтяныхъ грузовъ, для которыхъ установленъ двойной тарифъ во внутреннемъ и вывозномъ за границу сообщеніяхъ отъ ст. Баку до ст. Батумъ.

Примѣчаніе. Правила эти подлежатъ примѣненію также къ отправкамъ нефтяныхъ грузовъ по Закавказскимъ

желѣзнымъ дорогамъ, совершаемымъ съ соблюденіемъ условій, изложенныхъ въ пунктѣ Д настоящаго Отдѣла.

§ 2. Плата за перевозку изъ Баку въ Батумъ взимается съ нефтяныхъ грузовъ: а) назначенныхъ для вывоза изъ Батума за границу,—по тарифу, установленному для экспорта, и б) назначенныхъ для дальнѣйшихъ отправокъ изъ Батума на внутреннее въ Имперіи потребленіе,—по подлежащему тарифу, установленному для внутреннихъ сообщеній.

Примѣчаніе 1. Правила эти распространяются также на отправки отъ ст. Баку и пристаней: Кязумовской, Сѣверной береговой, Южной береговой и къ Нефтяной, а равно отъ ст. Сураханы до ст. Батумъ товарный и Батумъ пристань.

Примѣчаніе 2. Провозная плата для мѣстнаго потребленія въ предѣлахъ батумскаго района, установленная пунктомъ 1 Б Высочайше утвержденнаго 30 мая 1889 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта о дополненіи правилъ о взиманіи акциза съ осв'ѣтительныхъ нефтяныхъ маселъ, взимается въ размѣрѣ вывознаго за границу тарифа, кромѣ тѣхъ случаевъ, когда съ таковаго груза взыскана уже плата по тарифу, установленному для товара, перевозимаго во внутреннемъ сообщеніи, согласно § 3 настоящихъ правилъ.

. . . . . .

б) Въ раздѣлѣ III пункта Д Отдѣла II Части IV Общаго Тарифа указано, что при перевозкахъ керосина, отправляемаго по Закавказскимъ желѣзнымъ дорогамъ по керосинопроводу на всемъ протяженіи отъ ст. Баку до ст. Батумъ или же по вѣтви отъ ст. Баку до ст. Эйбатъ по керосинопроводу, отъ ст. Эйбатъ въ вагонахъ

цистернахъ до промежуточныхъ, обсрудованныхъ для правильной перекачки, станцій и отъ сихъ послѣднихъ до ст. Батумъ по керосинопроводу, а также вообще при слѣдованіи керосина въ указанномъ сообщеніи на какомъ-либо протяженіи при посредствѣ керосинопровода примѣняются слѣдующіе тарифы, дополнительные и другіе сборы:

1. Провозныя платы и другіе сборы взимаются во всемъ согласно дѣйствующимъ тарифамъ и правиламъ на перевозку керосина изъ Баку до ст. Михайлово въ вагонахъ-цистернахъ и отъ станціи Михайлово до станціи Батумъ по керосинопроводу, приведеннымъ выше въ разд. I и II настоящаго пункта Д, т. е. «при перевозкѣ керосина изъ Баку до ст. Михайлово Закав. жел. дор., въ вагонахъ-цистернахъ и отъ ст. Михайлово въ Батумъ тѣхъ же дорогъ при посредствѣ принадлежащаго Закавказскимъ жел. дорогамъ керосинопровода,— плата взимается за эту перевозку въ томъ же размѣрѣ, какой причитался бы по повагонному тарифу, подлежащему примѣненію во время совершенія перевозки, въ томъ случаѣ, если бы керосинъ прослѣдовалъ на всемъ протяженіи отъ Баку до Батума въ вагонахъ-цистернахъ» .....

V. На разсмотрѣніи 157 Общаго Тарифнаго Съѣзда (мартъ 1913 г., пк. 1, вопр. 25) находился, возбужденный Кіевскою конторою Русскаго Товарищества «Нефть», Торговымъ Домомъ «Бр. М. и Я. Гозенштейнъ» въ Одессѣ и Торговымъ Домомъ «Бр. Меркульевы и Кенинъ» въ Кіевѣ, вопросъ «о пониженіи платы за перекачку по керосинопроводу изъ Баку въ Батумъ керосина, поступающаго затѣмъ на внутреннее потребленіе черезъ порты Чернаго и Азовскаго морей».

По обсужденіи Съѣздомъ вопроса во всей его совокупности, Предсѣдателемъ Съѣзда, А. Г. Ковалевымъ, былъ поставленъ на баллотировку слѣдующій вопросъ:

«признаетъ ли Общій Тарифный Съѣздъ желательнымъ понизить тарифъ на перевозку керосина въ направленіи Баку—Батумъ—Одесса при сохраненіи тарифнаго status quo на другихъ конкурентныхъ направленіяхъ для перевозокъ этого груза отъ Баку, и если да, то въ какомъ размѣрѣ признается это пониженіе пріемлемымъ?

Баллотировка показала: 1) что всѣ дороги частныя, какъ-то: Р.-Уральская, М.-К.-Воронежская, Г.-Кѣлецкая, М.-Казанская, Ю.-Восточныя, Ейская, Владикавказская, М.-В.-Рыбинская и I Общество подъѣздныхъ путей въ Россіи, высказались противъ удовлетворенія разсматриваемыхъ ходатайствъ о пониженіи тарифа на перевозку керосина въ направленіи отъ Баку черезъ Батумъ—Одессу въ Юго-Западный раіонъ и полагали необходимымъ остаться при существующемъ нынѣ тарифномъ положеніи на перевозку этого груза безъ всякихъ измѣненій, и 2) что дороги казенныя высказались за необходимость регулировки тарифа на перевозку керосина въ направленіи отъ Баку черезъ Батумъ—Одессу путемъ пониженія тарифа на Закавказскихъ желѣзныхъ дорогахъ до Батума и на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ отъ Одессы до пунктовъ назначенія керосиновыхъ грузовъ въ общей сложности на 7—8 коп. на пудъ, въ зависимости отъ разницы въ накладныхъ расходахъ по доставкѣ этого груза отъ Баку до Одессы и отъ Баку до Царицына, а что касается залѣмъ соотвѣтствующаго пониженія тарифа отъ Баку черезъ Баладжары—Ростовъ, то въ этомъ отношеніи казенныя желѣзныя дороги высказались противъ такой регулировки, равно какъ не находи и нужнымъ производить регулировку тарифовъ и въ другихъ нынѣ имѣющихся конкурентныхъ направленіяхъ для перевозки керосина отъ Баку.

О настоящемъ постановленіи 157 Общаго Тарифнаго Съѣзда по вопр. 25 его прогр. Завѣдывающій дѣлами Съѣздовъ

увѣдомилъ (25 ноября 1913 г. за № 2692) Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, который, отношеніемъ отъ 7 января 1915 г. за № 181/1237, указалъ, что означенный вопросъ оставленъ безъ разсмотрѣнія въ виду переживаемыхъ нынѣ событій и въ виду предстоящаго въ непродолжительномъ времени общаго пересмотра тарифовъ на перевозку нефтяныхъ грузовъ.

Сужденія Съѣзда.

Представитель Центральнаго раіона казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, В. С. Зеллъ, объяснилъ, что изъ дополнительнаго отзыва Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ усматривается, что эти дороги настаиваютъ на томъ, чтобы для снабженія внутреннихъ рынковъ потребленія керосиномъ предоставлено было тарифное пониженіе на 3 коп. съ пуда для керосина, перекачиваемаго по керосинопроводу изъ Баку въ Батумъ, противъ тѣхъ плать, кои взимаются за перевозку керосина по Закавказскимъ желѣзнымъ дорогамъ въ вагонахъ-цистернахъ. Такое пониженіе дастъ возможность Закавказскимъ дорогамъ перевозить керосинъ черезъ Одессу для снабженія имъ губерній Екатеринославской, Харьковской, Херсонской, Полтавской и Черниговской. Казенныя желѣзныя дороги со своей стороны считаютъ нужнымъ поддержать намѣчаемое пониженіе.

Представитель Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, В. А. Изнаръ, замѣтилъ, что его приводитъ въ полное недоумѣніе сообщенный отзывъ Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ по такому серьезному вопросу, касающемуся милліонныхъ перевозокъ. Уже 157 Общій Тарифный Съѣздъ указалъ на то, что вновь возбуждаемый вопросъ крайне сложенъ и что онъ ведетъ къ соперничеству направленій, по которымъ ведется снабженіе внутреннихъ рынковъ керосиномъ. Если обратиться ко всѣмъ тѣмъ даннымъ, которыя приводились на названномъ Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ противъ ходатайства Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ о пониженіи та-

рифа по керосинопроводу, въ цѣляхъ снабженія керосиномъ внутреннихъ рынковъ потребленія, то, казалось бы, всѣ эти данныя въ достаточной степени уже доказали, что Закавказскія дороги не имѣютъ ни права, ни основаній на отвлеченіе съ конкурентныхъ направленій керосиновыхъ грузовъ, на которые онѣ пытались претендовать. Въ то время Закавказскими дорогами ставился вопросъ въ такую плоскость, что для успѣшности полученія на эти дороги керосина, идущаго на внутренніе рынки, имъ необходимо пониженіе въ общей сложности на 14 коп. на пудъ. Затѣмъ, на самомъ 157 Съѣздѣ выяснилось, что пониженіе это преувеличено и что достаточно, по мнѣнію Казенныхъ дорогъ, для этой цѣли пониженіе въ размѣрѣ всего лишь около 8 коп. на пудъ, и, наконецъ, теперь является достаточнымъ пониженіе уже всего на 3 коп. на пудъ, причемъ какія бы то ни было данныя, указывающія на необходимость, оправдывающую такое пониженіе, совершенно даже не приводятся. Поэтому, по бездоказанности, является полная возможность утверждать, что пониженіе на 3 коп. на пудъ, о которомъ поставленъ вопросъ, совершенно не нужно и съ равнымъ успѣхомъ также бездоказательно можно заявлять и противное, что въ данномъ случаѣ слѣдуетъ прибѣгнуть не къ пониженію, а къ повышенію плат за перекачку по керосинопроводу. Юго-Восточныя желѣзныя дороги по данному вопросу полагаютъ, что если бы были представлены статистическія свѣдѣнія по перевозкѣ керосина на внутренніе рынки потребленія, то Казенныя желѣзныя дороги, по всей вѣроятности, отказались бы отъ необходимости и цѣлесообразности поддерживать разсматриваемое нынѣ предложеніе.

Представитель Владикавказской желѣзной дороги, С. М. Петерсонъ, обратилъ вниманіе на то, что аналогичный вопросъ такъ детально обсуждался на 157 Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ и были приве-

дены по нему такія исчерпывающія данныя, что существо вопроса представляется вполнѣ яснымъ. Разница тогдашняго положенія и теперешняго заключается лишь въ томъ, что тогда сначала испрашивалось пониженіе въ 14 к. съ пуда, затѣмъ Казенныя дороги сочли возможнымъ остановиться на 8 копеечномъ пониженіи на пудъ, а теперь оказывается, что ихъ удовлетворяютъ уже 3 коп. пониженія на пудъ. Представляется совершенно непонятнымъ, чѣмъ обосновывается это 3 копеечное пониженіе. Ощупью можно считать, что этотъ размѣръ пониженія представляетъ собою, приблизительно, разницу между экспортнымъ тарифомъ по керосинопроводу и тарифомъ на керосинъ, идущій въ цистернахъ. Если подобная разница берется за основаніе намѣчаемаго нынѣ пониженія, то прежде всего нужно имѣть въ виду неправильность и непріемлемость такого основанія для тарифныхъ выводовъ. Нельзя упускать изъ вида, что въ основѣ тарифнаго соотношенія между перевозкою въ цистернахъ и перекачкою по керосинопроводу было поставлено такое положеніе, чтобы плата за перекачку и за перевозку въ цистернахъ была одинакова. Единственное отступленіе отъ этого принципа допущено было по керосинопроводу въ 1910 году по отношенію къ керосину экспортному, причемъ это отступленіе было вызвано тѣмъ, что міровая конъюнктура цѣнъ на керосинъ давала возможность вывозить русскій керосинъ на заграничные рынки только лишь при очень сильномъ пониженіи тарифа. И вотъ, въ интересахъ отечественной нефтяной промышленности и въ виду того обстоятельства, что эксплоатація керосинопровода обходится дешевле желѣзнодорожной перевозки, Тарифный Комитетъ призналъ возможнымъ для керосина, перекачиваемаго по керосинопроводу для экспорта, предоставить тарифное пониженіе въ размѣрѣ 3 к. на пудъ противъ тарифа на перевозку этого груза въ вагонахъ-цистернахъ. Такая совершенно осо-

бая, по своему характеру исключительная, тарифная мѣра не можетъ, казалось бы, служить основаніемъ къ пониженію тарифа по керосинопроводу въ томъ случаѣ, когда рѣчь идетъ о снабженіи керосиномъ внутреннихъ рынковъ Россіи, ибо тутъ отсутствуетъ та главная причина, обусловившая допущенное по керосинопроводу пониженіе, которая выражается въ конкуренціи американскаго и румынскаго керосина съ нашимъ керосиномъ на экспортныхъ рынкахъ. Чѣмъ же, однако, можно было бы объяснить эти 3 коп. пониженія на пудъ за перекачку по керосинопроводу керосина, предназначающагося для снабженія имъ нашихъ внутреннихъ рынковъ противъ тарифа на данный продуктъ, перевозимый въ цистернахъ, о каковомъ пониженіи нынѣ возбужденъ вопросъ и каковое пониженіе поддерживается Казенными желѣзными дорогами. Разъ, по глубокому убѣжденію С. М. Петерсона, это пониженіе не нужно для промышленности, которая о немъ и не проситъ, потому что оно для нея не дастъ никакой реальной выгоды, то остается остановиться только на одномъ, что въ данномъ случаѣ намѣчаемое пониженіе платъ по керосинопроводу нужно въ цѣляхъ прямой конкуренціи этого способа транспортировки со сложившимися нынѣ направленіями перевозки керосина на наши внутренніе потребительскіе рынки. Все клонится къ тому, что одно изъ перевозочныхъ предпріятій, не имѣющее возможности полностью использовать свою провозоспособность вслѣдствіе совершенно особыхъ причинъ, домогается пониженія тарифа, при которомъ оно надѣется отвлечь грузъ отъ своего сосѣда. Съ такою постановкою вопроса мириться нельзя. Уже на 157 Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ Владикавказская желѣзная дорога достаточно ясно доказала, что при такой системѣ установленія тарифовъ частныя желѣзныя дороги и часть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ должны потерять свыше милліона рублей выручки, причемъ въ

выгодѣ окажутся не желѣзнодорожныя, а пароходныя предпріятія, и значительная часть причитающихся за перевозку платежей падетъ лишь на покрытіе связанныхъ съ водною перевозкою накладныхъ расходовъ. Владикавказская желѣзная дорога самымъ категорическимъ образомъ протестуетъ противъ удовлетворенія настоящаго ходатайства и считаетъ, что вводить намѣчаемый способъ конкуренціи между работающими направленіями перевозки совершенно недопустимо.

Представитель Центральнаго раіона казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, В. С. Зеллъ, объяснилъ, что ходатайство о пониженіи тарифа на керосинъ въ направленіи черезъ Батумъ—Одессу объяснялось Закавказскими и Юго-Западными желѣзными дорогами вовсе не желаніемъ конкурировать въ дѣлѣ снабженія керосиномъ внутреннихъ рынковъ потребленія съ другими желѣзнодорожными направленіями, а, наоборотъ, желаніемъ бороться съ транспортировкою этого продукта въ такіе раіоны, какъ Варшавская и другія западныя и юго-западныя губерніи водою по внутреннимъ системамъ и затѣмъ черезъ Данцигъ по Вислѣ. Въ настоящее время точно подсчитать величину потребнаго для такой конкуренціи съ водною доставкою пониженія, не зная еще ставокъ новаго, намѣченнаго ко введенію послѣ 26 ноября сего года тарифа, не было возможности. Но исходя изъ существующихъ тарифовъ и тѣхъ данныхъ, которыя представлялись 157 Общему Тарифному Съѣзду, Закавказскія желѣзныя дороги, принявъ во вниманіе, что для нѣкоторыхъ внутреннихъ рынковъ потребленія керосина, какъ, напримѣръ, Екатеринославскій, Полтавскій, Черниговскій и другіе, которые могутъ снабжаться керосиномъ по смѣшанному желѣзнодорожно-водному пути отъ нижне-волжскихъ пристаней, разница, при направленіи керосина на эти рынки по другому тоже смѣшанному желѣзнодорожно-водному пути черезъ Батумъ—Одессу, выра-

жается не въ пользу этого послѣдняго смѣшаннаго пути въ предѣлахъ отъ десятыхъ долей копейки почти до 3 коп. на пудъ,—полагаютъ, что съ этой точки зрѣнія при разсматриваемомъ нынѣ предложеніи Министерства Путей Сообщенія о пониженіи тарифа за перекачку керосина по керосинопроводу, для снабженія имъ внутреннихъ рынковъ потребленія, на 3 коп. на пудъ, эти дороги могутъ разсчитывать на развитіе перевозки керосина до указанныхъ рынковъ потребленія, въ направленіи черезъ Батумъ—Одесса, съ тѣмъ же успѣхомъ, какъ это имѣетъ мѣсто нынѣ и на направленіи отъ Баку черезъ волжскія пристани.

Представитель Южнаго раіона казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Л. И. Изюмовъ, заявилъ, что, хотя вопросъ о пониженіи тарифа за перекачку керосина по керосинопроводу для внутреннихъ потребительскихъ рынковъ и разсматривался подробно на 157 Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ и Казенныя желѣзныя дороги примирились съ тѣмъ его разрѣшеніемъ, которое было вынесено Тарифными Учрежденіями 2 года тому назадъ, но все же разъ теперь вопросъ о пониженіи тарифа за перекачку керосина для внутреннихъ рынковъ вновь возбужденъ, по иниціативѣ Министерства Путей Сообщенія, представителемъ этого Министерства, въ Тарифномъ Комитетѣ, то понятно, что Закавказскія желѣзныя дороги, которымъ былъ сообщенъ этотъ вопросъ, вполнѣ естественно считаютъ нужнымъ его поддержать; онѣ въ свое время стояли на необходимости пониженія тарифа на керосинъ, перекачиваемый по керосинопроводу для снабженія внутреннихъ рынковъ,—на 14 коп. на пудъ. Разумѣется, нынѣ предлагаемое для этой цѣли пониженіе на 3 коп. на пудъ значительно меньше той величины, которой эти дороги и дороги Юго-Западныя тогда добивались, но нужно имѣть въ виду, что уже во время засѣданій 157-го Общаго Тарифнаго Съѣзда по поводу самаго размѣра пониженія въ

средѣ дорогъ было разногласіе и, какъ извѣстно, въ концѣ концовъ, Казенными дорогами соглашенъ былъ размѣръ пониженія въ 8 коп. на пудъ. Сказать теперь, какое пониженіе явится собственно цѣлесообразнымъ, весьма затруднительно, ибо неизвѣстны нынѣшніе размѣры фрахтовъ на черноморскомъ и волжскомъ направленіяхъ, учетъ которыхъ крайне важенъ въ тарифномъ вопросѣ. Однако, помимо этой стороны подсчета фрахтовыхъ разницъ, на 157 Съѣздѣ было констатировано, что тогдашнее чисто тарифное соотношеніе въ направленіяхъ перевозки было невполнѣ вѣрнымъ; оно по отношенію нѣкоторыхъ внутреннихъ рынковъ потребленія давало колебанія отъ десятыхъ почти до 2 съ десятыми копеекъ на пудъ не въ пользу направленія Батумъ—Одесса и съ этой точки зрѣнія Закавказскія желѣзныя дороги, конечно, въ настоящее время не могутъ не поддержать разсматриваемаго нынѣ вопроса, какъ дающаго имъ надежду разсчитывать на извѣстный доходъ отъ снабженія керосиномъ нѣкоторыхъ внутреннихъ рынковъ сбыта уже и при проектируемомъ нынѣ пониженіи. Разсматривать вопросъ въ болѣе общей формѣ по отношенію вообще ко всѣмъ внутреннимъ рынкамъ потребленія керосина теперь врядъ ли возможно, ибо, хотя заинтересованными въ Одесскомъ направленіи сторонами и доказывалось, что фрахты черноморскіе выше волжскихъ, но вывести теперь сколько-нибудь точную разницу въ этихъ фрахтахъ, когда черноморское пароходство бездѣйствуетъ, нельзя. Тѣмъ не менѣе, несомнѣнно, можно утверждать, что положеніе перевозки по Черному морю, въ смыслѣ стоимости транспортировки, должно быть хуже. По мнѣнію Л. И. Изюмова, на настоящій вопросъ необходимо смотрѣть, какъ на частичное разрѣшеніе той задачи, которая въ свое время преслѣдовалась Закавказскими и Юго-Западными желѣзными дорогами, и при теперешней ея постановкѣ Закавказскія дороги считаютъ себя

въ полномъ правѣ поддержать такое, хотя бы и частичное, урегулированіе интересующаго ихъ направленія керосиновыхъ перевозокъ.

Представитель Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, Л. П. Гуръевъ, заявилъ, что представляемыя имъ дороги какъ на 184 Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ, такъ и въ настоящее время остаются при мнѣніи о необходимости отложенія разсмотрѣнія даннаго вопроса до окончанія военныхъ дѣйствій. Въ пользу такого рѣшенія говоритъ какъ то обстоятельство, что въ настоящее время въ распоряженіи Съѣзда не имѣется отвѣчающихъ дѣйствительности и условіямъ нормальнаго времени свѣдѣній о фрахтахъ, о портовыхъ и пристанскихъ расходахъ по перевалкѣ керосина съ воды на желѣзную дорогу и обратно и т. д., при наличіи коихъ только и возможно правильное разрѣшеніе этого вопроса, такъ равно и то, что военныя событія, основываясь на коихъ Тарифный Комитетъ не счелъ удобнымъ разрѣшить настоящій вопросъ въ январѣ мѣсяцѣ нынѣшняго года, не только не окончились, но еще болѣе осложнились, дѣлая совершенно невозможнымъ ни самую перевозку керосина въ Одесскомъ направленіи, ни собраніе даже приблизительныхъ свѣдѣній о фрахтахъ въ смѣшанномъ сообщеніи черезъ Батумъ—Одессу. Вмѣстѣ съ тѣмъ, нѣкоторые изъ спорныхъ рынковъ, о снабженіи коихъ керосиномъ идетъ рѣчь въ данномъ случаѣ, находятся въ настоящее время или во власти непріятеля, или подъ угрозой его нашествія. Несомнѣнно, что при такихъ условіяхъ правильно и цѣлесообразно разрѣшить вопросъ о тарифахъ на керосинъ, идущій въ указанные пункты, невозможно. Въ виду сказаннаго, представлялось бы болѣе полезнымъ, признавая означенный вопросъ несвоевременнымъ, отложить его разрѣшеніе до окончанія войны. Что изложенная точка зрѣнія является правильной, усматривается, между прочимъ, и изъ того, что предпринятыя Казенными дорогами мѣры къ полу-

ченію отъ Закавказскихъ дорогъ дополнительныхъ свѣдѣній по разсматриваемому вопросу, какъ выяснилось въ настоящемъ засѣданіи, оказались безплодными: Закавказскія дороги таковыхъ данныхъ не были въ состояніи получить, что, конечно, находится въ полной зависимости отъ переживаемыхъ обстоятельствъ. Между тѣмъ, разрѣшать вопросъ о пониженіи платы за перекачку по керосинопроводу безъ новыхъ, созданныхъ войной и являющихся ея результатами, данныхъ совершенно невозможно, такъ какъ для правильнаго рѣшенія этого вопроса безусловно необходимо учесть всю совокупность обстоятельствъ, вліяющихъ на стоимость и условія транспорта керосина на рынки сбыта.

Если, тѣмъ не менѣе, будетъ признано возможнымъ разсмотрѣть этотъ вопросъ теперь же, до окончанія военныхъ дѣйствій и безъ новыхъ необходимыхъ данныхъ, то, очевидно, Тарифнымъ Учрежденіямъ Министерства Финансовъ придется рѣшать этотъ вопросъ на основаніи лишь тѣхъ соображеній и данныхъ, которыя были высказаны и представлены казенными и частными желѣзными дорогами при разсмотрѣніи того же вопроса (25-й вопр.) на 157 Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ, хотя тогда казенныя дороги просили о пониженіи платы за перекачку по керосинопроводу отъ 8 до 14 коп., а не на 3 коп., какъ нынѣ. Въ такомъ случаѣ всѣ сужденія частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ пользу необходимости отклоненія ходатайства казенныхъ дорогъ о пониженіи платы за перекачку по керосинопроводу, высказанныя ими при разсмотрѣніи этого вопроса въ 1913 году, остаются въ полной силѣ, и какъ тогда, такъ и теперь частныя желѣзныя дороги не могутъ не высказать своего отрицательнаго отношенія къ испрашиваемому пониженію платъ за перекачку по керосинопроводу, такъ какъ полагаютъ, что никакихъ убѣдительныхъ данныхъ, подтверждающихъ необходимость такового пониженія платъ, въ дѣйствительности не имѣется. Въ

самомъ дѣлѣ, если Казенныя дороги съ одинаковымъ убѣжденіемъ доказываютъ необходимость понижения платы до 14, 10 или 8 коп., какъ это онѣ дѣлали до сихъ поръ, и до 3 коп., о чемъ онѣ ходатайствуютъ теперь, то является полное основаніе утверждать, что испрашиваемыя ими пониженія платы вызываются не дѣйствительною необходимостью, а простымъ желаніемъ отвлечь весьма значительную часть перевозокъ керосина отъ частныхъ дорогъ на выгодное для себя Одесское направленіе. Подобныя желанія являлись у Казенныхъ дорогъ и раньше. Такъ, на 135 Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ разсматривался возбужденный Эксплоатаціоннымъ Отдѣломъ Управленія желѣзныхъ дорогъ нѣсколько аналогичный настоящему вопросъ объ отвлеченіи перевозокъ смазочныхъ маселъ изъ Баку въ Варшаву съ кратчайшаго направленія черезъ Царицынъ на болѣе длинное черезъ Батумъ—Одессу, причемъ мотивомъ желательности подобнаго отвлеченія выставлялось тогда то обстоятельство, что при направленіи черезъ Батумъ—Одессу грузъ все время будетъ слѣдовать исключительно по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, между тѣмъ, какъ при направленіи черезъ Царицынъ въ перевозкахъ участвуютъ и частныя желѣзныя дороги. Такое отношеніе къ интересамъ частной желѣзнодорожной сѣти со стороны Управленія желѣзныхъ дорогъ встрѣтило на упомянутомъ Съѣздѣ рѣшительное осужденіе всѣхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ и представители казенныхъ дорогъ должны были заявить, что вышеприведенный мотивъ указанъ «по недоразумѣнію». Интересно отмѣтить, что на недостаточно объективное отношеніе Управленія желѣзныхъ дорогъ къ частнымъ дорогамъ, какъ въ данномъ случаѣ, такъ и въ нѣкоторыхъ другихъ, въ свое время было обращено вниманіе въ одномъ изъ трудовъ Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. (Выпускъ 58. О реорганизаціи центральныхъ

учрежденій Министерства Путей Сообщенія. С. Кульжинскій). Имѣя въ виду вышеприведенную историческую справку, а также полную неустойчивость Казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ опредѣленіи размѣра дѣйствительно необходимой для нихъ скидки съ нынѣ дѣйствующаго тарифа на перекачку по керосинопроводу, исчисляемой ими въ 1913 г.— въ 14 коп., а представителемъ Министерства Путей Сообщенія въ Тарифномъ Комитетѣ въ 1915 году— въ 3 коп., приходится сказать, что и разсматриваемый къ настоящемъ засѣданіи вопросъ о пониженіи платы за перекачку на 3 коп. вызванъ не доказанною необходимостью подобнаго пониженія, ибо, какъ указано было выше, Закавказскими дорогами по этому вопросу не было произведено никакого обслѣдованія, а, повидимому, исключительно желаніемъ предоставить для керосина, слѣдующаго въ Одесскомъ направленіи, по сравненію съ керосиномъ, слѣдующимъ черезъ Царицынъ и Баку— Ростовъ, преимущество въ 3 коп. Считая поэтому совершенно необоснованнымъ испрашиваемое пониженіе за перекачку по керосинопроводу, Л. П. Гурьевъ высказывается за отклоненіе ходатайства Казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Представитель Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги, Ю. А. Лэмпицкій, замѣтилъ, что представляется нѣсколько непонятнымъ тотъ фактъ, что настоящій вопросъ вносится снова на Общій Тарифный Съѣздъ послѣ того, какъ онъ детально и подробно былъ разсмотрѣнъ на 157 Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ. Сущность его остается и въ настоящее время тою же, какою она была 2 года тому назадъ, и разница лишь въ томъ, что норма испрашиваемаго пониженія предлагается теперь въ 3 коп. на пудъ, въ то время какъ тогда приводились доказательства о необходимости пониженія въ 14 к. на пудъ для привлеченія керосиновыхъ грузовъ на Одесское направленіе. Для того, чтобы правильно судить о настоящемъ вопросѣ, нужны солидныя

основанія, которыя побуждали бы къ новому его внесенію, а, между тѣмъ, никакихъ доказательствъ, опровергающихъ разсчеты, приводившіеся на 157 Съѣздѣ, не дано. При такомъ положеніи дѣла, по мнѣнію Ю. А. Лэмпицкаго, дорогамъ остается одно: просить о снятіи сего вопроса съ программы его занятій, какъ недостаточно разработаннаго и въ настоящее время несвоевременнаго, и предложить заинтересованнымъ сторонамъ возбудить его, въ случаѣ нужды; хотя бы и третій разъ, но съ представленіемъ такихъ матеріаловъ, которые позволили бы разобраться Съѣзду какъ въ степени необходимости подобнаго испрашиваемому пониженію, такъ и въ самыхъ размѣрахъ такового пониженія.

Представитель Рязанско-Уральской желѣзной дороги, С. А. Щепотьевъ, пояснилъ, что онъ съ большимъ интересомъ ожидалъ мотивировки Казенныхъ желѣзныхъ дорогъ сдѣланнаго нынѣ новаго ихъ предложенія о пониженіи тарифа по керосинопроводу на 3 коп. на пудъ, для снабженія этимъ продуктомъ внутреннихъ рынковъ потребленія. Между тѣмъ, никакихъ новыхъ соображеній, кромѣ тѣхъ, которыя уже достаточно знакомы дорогамъ по засѣданію 157 Общаго Тарифнаго Съѣзда, приведено не было. Измѣненіе размѣра пониженія, которое нынѣ дѣлается, по сравненію съ тѣмъ, которое отстаивалось Казенными дорогами на указанномъ Съѣздѣ, никакими данными не обосновывается и совершенно бездоказательнымъ представляется то обстоятельство, почему нынѣ это пониженіе на 3 коп. на пудъ, а не какое-либо иное пониженіе, создастъ благополучіе черноморскому направленію. По преждевременности нынѣ возбужденный вопросъ надлежало бы снять съ программы Съѣзда. Промышленность о немъ не проситъ, а весь вопросъ носитъ чисто конкуренціонный характеръ въ исторически сложившихся направленіяхъ перевозокъ керосина и притомъ съ участіемъ не только частныхъ желѣзныхъ дорогъ, но и самихъ

Казенныхъ. Только оттого, что Закавказскія желѣзныя дороги временно, вслѣдствіе обстоятельствъ переживаемаго времени, лишились экспорта, въ интересахъ котораго дороги всегда шли охотно на тарифныя пониженія, требуется произвести ломку въ путяхъ снабженія внутреннихъ рынковъ, уже исторически распредѣлившихся между направленіемъ волжскимъ и черноморскимъ. Полная невыясненность фрахтовъ на томъ и иномъ направленіяхъ, которые не могутъ не имѣть самаго серьезнаго значенія въ настоящемъ вопросѣ, заставляютъ Рязанско-Уральскую желѣзную дорогу, съ своей стороны, ходатайствовать о снятіи разсматриваемаго вопроса съ программы занятій Съѣзда.

Представитель Южнаго раіона казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Л. И. Изюмовъ, замѣтилъ, что, по его мнѣнію, врядъ ли удобно отвѣтить на нынѣ поставленный вопросъ снятіемъ его съ программы занятій Съѣзда. Вопросъ возбужденъ былъ въ Тарифномъ Комитетѣ и данныя, какія тамъ приводились въ обоснованіе нынѣ предлагаемаго размѣра пониженія, ему не извѣстны; однако, какъ это уже было имъ констатировано въ предыдущемъ заявленіи, для нѣкоторыхъ внутреннихъ рынковъ потребленія керосина тарифныя соотношенія въ волжскомъ и черноморскомъ направленіяхъ представляются несогласованными, причемъ эта несогласованность выражается именно величиною, близкою къ 3 коп. на пудъ. Поэтому, не касаясь пока размѣровъ фрахтовъ, учетъ которыхъ теперь затруднителенъ, можно во всякомъ случаѣ утверждать, что предложенное на разсмотрѣніе Съѣзда тарифное пониженіе имѣетъ значеніе частичной регулировки замѣчающейся невѣрности соотношеній. Что касается вопроса о конкурренціонности разсматриваемаго нынѣ вопроса для направленій съ участіемъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ и съ участіемъ дорогъ казенныхъ, то эта точка зрѣнія, по мнѣнію Л. И. Изюмова, не должна имѣть рѣшающаго зна-

ченія по разсматриваемому дѣлу. Разъ вопросъ идетъ въ тарифномъ порядкѣ разсмотрѣнія, то только съ тарифной точки зрѣнія онъ и долженъ быть обсуждаемъ на Съѣздѣ; вопросъ же о конкуренціонности той или иной тарифной мѣры по справедливости будетъ обсужденъ Тарифнымъ Комитетомъ, который и вынесетъ свое рѣшеніе, и если пожеланіе Казенныхъ желѣзныхъ дорогъ справедливо, то оно и будетъ удовлетворено; въ противномъ же случаѣ, конечно, послѣдуетъ отказъ.

Представитель Русскаго Общества Пароходства и Торговли, Н. А. Ватолинъ, объяснилъ, что онъ въ настоящее время не усматриваетъ никакой конкуренціи въ снабженіи керосиномъ внутреннихъ рынковъ потребленія между направленіями перевозки по частнымъ и казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, и даже по воднымъ путямъ. Ближайшіе города, расположенные на Черномъ морѣ, неоднократно входили въ переписку съ Русскимъ Обществомъ Пароходства и Торговли о томъ, почему названное Общество не организуетъ для нихъ водной перевозки керосина. Но, такъ какъ стоимость доставки отъ Баку въ Батумъ по желѣзной дорогѣ и разные накладные расходы, сопряженные съ устройствомъ перевозки по Черному морю керосина, оказывались настолько велики, что на самый фрахтъ оставалась крайне незначительная величина, то Пароходное Общество отвѣтить удовлетворительно на ставившееся ему предложеніе не находило возможности. Въ прежнее время, когда Русское Общество имѣло свой наливной флотъ и перекачка совершалась на пароходы Русскаго Общества, нѣкоторое количество керосина въ южные черноморскіе порты имъ перевозилось, но благодаря проводившейся тарифной политикѣ въ дѣлѣ снабженія внутреннихъ рынковъ потребленія керосиномъ, этотъ путь перевозки былъ совершенно забитъ и Обществу пришлось свой наливной флотъ продать. Тарная же перевозка керосина настолько

удорожаетъ его стоимость, что успѣха имѣть не можетъ. Разъ нынѣ возникаетъ вопросъ о снабженіи внутреннихъ рынковъ потребленія керосиномъ въ направленіи отъ Батума черезъ южные порты, то этотъ вопросъ необходимо разсмотрѣть и разобрать детально, но сдѣлать это въ настоящее время затруднительно, а безъ серьезныхъ подсчетовъ Русское Общество Пароходства и Торговли врядъ ли сочло бы для себя выполнимымъ организовать керосиновыя транспортировки на внутреніе рынки. По мнѣнію Н. А. Ватолина, настоящій крайне серьезный вопросъ представлялось бы желательнымъ, по нѣкоторой его преждевременности, отложить и обсудить лишь по наступленіи нормальныхъ условій жизни.

Представитель Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, В. Э. Мальмгренъ, отмѣтилъ, что разъ вопросъ внесенъ на разсмотрѣніе Общаго Тарифнаго Съѣзда, то простое снятіе его съ программы безъ обсужденія по существу и безъ какихъ либо къ тому мотивовъ представляется неудобнымъ, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, если бы Съѣздъ по обсужденіи сего вопроса пришелъ къ заключенію о томъ, что пониженіе тарифа нынѣ представляется несвоевременнымъ, то такое рѣшеніе Съѣзда не означало бы вовсе снятія даннаго вопроса съ программы Съѣзда, а лишь была бы отмѣчена необходимость оставленія его открытымъ впредь до измѣненія переживаемыхъ нынѣ событій.

Представитель Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, В. А. Изнаръ, замѣтилъ, что, относясь отрицательно къ разрѣшенію разсматриваемаго вопроса въ утвердительномъ смыслѣ, онъ, въ качествѣ мотива противъ удовлетворенія просьбы Казенныхъ желѣзныхъ дорогъ о пониженіи тарифа по керосинопроводу на 3 коп. на пудъ для снабженія керосиномъ внутреннихъ рынковъ потребленія, долженъ добавить еще и то соображеніе, что съ

постройкою линіи Одесса—Бахмачъ для направленія керосина черезъ Одессу получается до многихъ внутреннихъ рынковъ потребленія значительное сближеніе и, слѣдовательно, наступаетъ измѣненіе условій перевозки, при которомъ врядъ ли требуется испрашиваемое нынѣ пониженіе.

По дальнѣйшемъ обмѣнѣ мнѣніями по настоящему вопросу, Предсѣдателемъ Съѣзда, А. Г. Ковалевымъ, былъ поставленъ на баллотировку слѣдующій вопросъ: *признаетъ ли Съѣздъ возможнымъ и цѣлесообразнымъ установить для керосина, слѣдующаго изъ Баку въ Батумъ и затѣмъ далѣе на внутренніе рынки потребленія, разницу, примѣрно въ 3 коп. съ пуда, между платами по перекачкѣ по керосинопроводу Баку—Батумъ и при перевозкѣ по Закавказскимъ желѣзнымъ дорогамъ въ вагонахъ-цистернахъ?* **Постановленіе Съѣзда.**

Баллотировка этого вопроса показала, что **единогласнаго рѣшенія** по нему на Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ **не послѣдовало**, а выяснилось:

1) что **всѣ дороги частныя** по мотивамъ, отмѣченнымъ въ протоколѣ настоящаго Съѣзда, а также въ протоколѣ 157 Общаго Тарифнаго Съѣзда по вопросу 25-му его программы, высказались противъ установленія тарифной разницы, о которой поставленъ вопросъ, и

2) что **дороги казенныя** считали возможнымъ установить для керосина, слѣдующаго изъ Баку въ Батумъ и затѣмъ далѣе на внутренніе рынки потребленія разницу въ 3 коп. на пудъ между платами по перекачкѣ по керосинопроводу Баку—Батумъ и при перевозкѣ по Закавказскимъ желѣзнымъ дорогамъ въ вагонахъ-цистернахъ.

Вопросъ 17. О таксировкѣ груза, сдаваемаго къ перевозкѣ подъ наименованіемъ „высѣвки пшенныя“.

Препровождая, при предложеніи отъ 26 августа 1915 г. за № 14901/1344, копію выписки изъ рапорта Начальника Сызрано-Вяземской желѣзной дороги, полученной Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ при отношеніи Управленія желѣзныхъ дорогъ, отъ 10 іюля с. г. за № 13643/17617, по вопросу о происходящихъ недоразумѣніяхъ при таксировкѣ предъявляемыхъ къ отправкѣ «пшенныхъ высѣвокъ», Департаментъ увѣдомилъ Завѣдывающаго дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ о томъ, что онъ считаетъ, что при существующей редакціи номенклатуры Части III Общаго Тарифа «пшенныя высѣвки» должны быть отнесены къ III категоріи хлѣбныхъ грузовъ, въ п. Б коей поименованы, между прочимъ, «высѣвки всякія, кромѣ льняныхъ».

Соотвѣтственное о семъ разъяснительное извѣщеніе Департамента за № 22069 помѣщено въ № 2402 Сборника Тарифовъ, отъ 13 сего августа.

Въ цѣляхъ же болѣе подробнаго выясненія сего вопроса по существу и соотвѣтственнаго измѣненія на будущее время номенклатуры, если таковое признано будетъ желательнымъ, Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ просилъ Завѣдывающаго дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ внести этотъ вопросъ на обсужденіе Общаго Тарифнаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Означенная выше копія выписки изъ рапорта Начальника Сызрано-Вяземской желѣзной дороги, отъ 2/4 іюля 1915 года за № 62794/8628, заключалась въ нижеслѣдующемъ:

. . . . . .

. . . . . Имѣю честь покорнѣйше просить Управленіе желѣзныхъ дорогъ не отказать въ разъясненіи,

какой таксировкѣ подлежитъ грузъ подъ наименованіемъ «пшенныя высѣвки» при попудныхъ и повагонныхъ перевозкахъ.

Строго слѣдуя указаніямъ тарифа (Сводъ тар. на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, Ч. III изд. 1913 г.), означенный грузъ надлежало бы отнести къ III категоріи хлѣбныхъ грузовъ изъ группы 22-й номенклатуры товаровъ. Такой таксировки и придерживалось Управленіе ввѣренной мнѣ дороги.

Однако, Контроль Сызрано-Вяземской жел. дороги не согласился съ разсчетами дороги и поставилъ въ начетъ выплаченный Управленіемъ дороги претендателю переборъ по перевозкамъ «пшенныхъ высѣвокъ» (протаксированныхъ Управленіемъ по III категоріи), такъ какъ, по мнѣнію Контроля, «пшенныя высѣвки» не могутъ быть отнесены къ группѣ 22-й номенклатуры товаровъ, т. е. къ высѣвкамъ сѣменнымъ, получаемымъ при очисткѣ зерна, а должны быть отнесены ко II категоріи, какъ мелкое или дробленое пшено.

Руководствуясь постановленіями тарифа, а также принимая, отчасти, во вниманіе сужденія, бывшія на 137 Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ, вопросъ 2-й, по поводу высѣвокъ, Управленіе дороги увѣдомило Контроль, что оно не можетъ согласиться съ его мнѣніемъ.

Несмотря, однако, на это возраженіе, Контроль остался при прежнемъ своемъ заключеніи.

Въ виду вышеизложеннаго, Управленіе Сызрано-Вяземской ж. д., затрудняясь примѣнить къ отбросамъ (высѣвкамъ) тотъ же тарифъ, какой примѣняется и къ пшену, покорнѣйше проситъ разъяснить, къ какой группѣ номенклатуры товаровъ и къ какой категоріи хлѣбныхъ грузовъ надлежитъ отнести «пшенныя высѣвки» ....
....

Циркулярнымъ извѣщеніемъ, отъ 1 сентября 1915 г. за № 2673, Завѣдывающій дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ сообщилъ Правленіямъ и

Управленіямъ жел. дорогъ и подлежащимъ Учрежденіямъ о внесеніи на разсмотрѣніе сентябрьскаго Общаго Тарифнаго Съѣзда вопроса—о таксировкѣ груза, сдаваемаго къ перевозкѣ подъ наименованіемъ «высѣвки пшенныя».

I. Согласно дѣйствующему Своду тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ (Часть III Общаго Тарифа, Тар. № 7745), въ номенклатурѣ хлѣбныхъ грузовъ ко II категоріи такихъ грузовъ отнесены: (*мука, крупа, солодъ и толокно*) А) изъ гр. 68—мука пшенная и изъ гр. 52 *крупа всякая*—пшено, и къ III категоріи: Б) изъ гр. 22—отруби и высѣвки всякія, кромѣ льняныхъ. **Справки.**

II. Въ Сборникѣ Тарифовъ № 2402 опубликовано за № 22069 нижеслѣдующее извѣщеніе Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ:

Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, на основаніи п. 9 ст. 512 учрежденій Министерствъ (гл. V, кн. 5 ч. II т. I Свода законовъ), въ виду возникшихъ недоразумѣній при таксировкѣ отправокъ пшенныхъ высѣвокъ, симъ разъясняетъ, что означенныя отправки должны таксироваться, какъ «высѣвки всякія, кромѣ льняныхъ», отнесенныя къ п. Б III категоріи номенклатуры Части III Общаго Тарифа.

III. 137 Общему Тарифному Съѣзду (октябрь 1910 г., вопр. 2 пр.), разсматривавшему вопросъ «О недоразумѣніяхъ, возникающихъ по отправкамъ высѣвокъ въ международномъ сообщеніи, и о нѣкоторомъ измѣненіи, въ зависимости отъ этого, номенклатуры Части III Общаго Тарифа № 7458», были сообщены, въ разъясненіе вопроса, слѣдующія свѣдѣнія:

1) Ученый Комитетъ Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія, отношеніемъ отъ 30 іюня 1910 г. за № 1156,

сообщилъ, что подъ наименованіемъ «высѣвки» можно разумѣть слѣдующіе два побочныхъ продукта: 1) примѣсь сѣмянъ различныхъ сорныхъ травъ, больныя и колотыя зерна хлѣбныхъ злаковъ, получаемыя въ шеретовочномъ и обоечномъ отдѣленіи мельницъ при операціяхъ, подготовляющихъ хлѣбное зерно къ помолу. Высѣвки эти получаются въ машинахъ, сортирующихъ зерно, или по удѣльному вѣсу—путемъ аспираціи, или по размѣрамъ—путемъ просѣиванія черезъ сита, или по формѣ—на тріерахъ и пр., и 2) высѣвками называютъ мѣстами также сходъ, получаемый при просѣваніи разовой муки изъ неочищеннаго предварительно зерна, и въ этомъ случаѣ высѣвки представляютъ, главнымъ образомъ, оболочки хлѣбнаго зерна, т. е. приближаются къ отрубямъ, но съ примѣсью раздавленныхъ маслянистыхъ и иныхъ зеренъ сорныхъ травъ.

2) Совѣтъ Съѣздовъ мукомоловъ отношеніемъ отъ 1 іюля 1910 г. за № 2996, увѣдомилъ, что подъ словомъ «высѣвки» надлежитъ разумѣть слѣдующее:

«Высѣвками» называются кормовые отбросы, состоящіе изъ сѣмянъ сорныхъ травъ, колотыхъ, битыхъ и недоразвитыхъ хлѣбныхъ зеренъ и т. п., получаемые при очисткѣ зерна при просѣваніи и продуваніи его на тарарахъ, сепараторахъ, подсѣвахъ и другихъ зерночистительныхъ машинахъ.

Въ простомъ помолѣ пшеницы и ржи, когда размалывается почти неочищенное зерно, высѣвками называются также крупные сходы ситъ, состоящіе главнымъ образомъ изъ оболочекъ зерна (целлюлоза), съ небольшимъ количествомъ связаннаго съ ними крахмала и изъ раздавленныхъ зеренъ сорныхъ травъ. И въ первомъ, и во второмъ случаѣ отличительной чертой высѣвокъ является неоднородность составляющей ихъ смѣси, какъ по величинѣ частицъ, такъ и по качеству. Высѣвки второго рода по своимъ кормовымъ качествамъ близко подходятъ къ отрубямъ, представляющимъ,

какъ извѣстно, совершенно однородный продуктъ изъ чистыхъ оболочекъ зерна. Высѣвки же, получающіяся при очисткѣ зерна, ничего общаго съ отрубями не имѣютъ ни по своему внѣшнему виду, составу, ни по качеству.

Исходя изъ приведенныхъ данныхъ, 137 Общій Тарифный Съѣздъ пришелъ къ заключенію, что побочные продукты мельничнаго производства, называемые высѣвками, отнесены къ III категоріи номенклатуры Свода тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, что таксировка этихъ продуктовъ вполнѣ точно опредѣлена въ §§ 2 и 3 Отдѣла I сего Свода и что къ пониженію тарифа на перевозку высѣвокъ и отрубей въ вывозномъ сообщеніи нѣтъ рѣшительно никакихъ основаній, а потому постановилъ:

I. Предложеніе Бромбергскаго Управленія прусскихъ казенныхъ жел. дорогъ объ измѣненіяхъ въ дѣйствующей нынѣ номенклатурѣ Свода тарифовъ на хлѣбные грузы, какъ невызываемое необходимостью и могущее вызвать на практикѣ различныя недоразумѣнія,—отклонить, и II, во избѣжаніе всякихъ недоразумѣній на будущее время, включенное въ номенклатуру III категоріи хлѣбныхъ грузовъ наименованіе изъ 22 группы «отруби (высѣвки) всякія, кромѣ льняныхъ» замѣнить слѣдующимъ наименованіемъ: «отруби и высѣвки всякія, кромѣ льняныхъ».

Сужденія и постановленіе Съѣзда.

Обсудивъ настоящій вопросъ и принявъ во вниманіе:

1) что 137 Общій Тарифный Съѣздъ въ сужденіяхъ своихъ по вопросу «О недоразумѣніяхъ возникающихъ по отправкамъ высѣвокъ въ международномъ сообщеніи:...» съ достаточной ясностью выяснилъ неправильность отнесенія «отрубей и высѣвокъ всякихъ, кромѣ льняныхъ» къ IV категоріи хлѣбныхъ грузовъ,

2) что при существующей редакціи номенклатуры Части III Общаго Тарифа «пшенныя высѣвки» должны быть отнесены и таксироваться, какъ это уже разъяснено желѣзнымъ дорогамъ въ извѣщеніи Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ за № 22069, опубликованномъ въ Сборникѣ Тарифовъ № 2402, какъ отнесенныя къ п. Б III категоріи хлѣбныхъ грузовъ «высѣвки всякія, кромѣ льняныхъ»,—**Общій Тарифный Съѣздъ,** соглашаясь съ тѣмъ, что преподанное уже разъясненіе Департамента о таксировкѣ высѣвокъ пшенныхъ является вполнѣ отвѣчающимъ существу дѣла и разрѣшающимъ недоразумѣнія при таксировкѣ хлѣбныхъ высѣвокъ вообще, и не считая нужнымъ въ чемъ либо измѣнять и дополнять номенклатуру Части III Общаго Тарифа въ отношеніи хлѣбныхъ грузовъ III и IV категорій, **постановилъ:** остаться при существующемъ тарифномъ положеніи, безъ измѣненій.

Вопросъ 18. О пересмотрѣ литерныхъ исключительныхъ тарифовъ Г, Д, Е, Ж и З, содержащихся въ Отд. В Части II Общаго Тарифа № 7781.

Отношеніемъ, отъ 29 августа 1915 года за № 15223/2105, Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ просилъ Завѣдывающаго дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ внести на обсужденіе сентябрьскаго (186) Общаго Тарифнаго Съѣзда вопросъ—о пересмотрѣ литерныхъ исключительныхъ тарифовъ Г, Д, Е, Ж и З, содержащихся въ Отд. В Части II Общаго Тарифа № 7781 (Сборникъ Тарифовъ № 2360) и протоколъ по сему вопросу препроводить въ Департаментъ въ возможно непродолжительномъ времени, хотя бы въ рукописномъ видѣ.

Циркулярнымъ извѣщеніемъ, отъ 2 сентября 1915 г. за № 2678, Завѣдывающій дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ сообщилъ Правленіямъ и Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ и подлежащимъ Учрежденіямъ о внесеніи настоящаго вопроса на разсмотрѣніе 186 Общаго Тарифнаго Съѣзда.

I. Въ Отдѣлѣ В Части II дѣйствующаго Общаго Тарифа (Тар. № 7781) значатся слѣдующіе исключительные тарифы Г, Д, Ж, З и Е:

Справки.

Литерный тарифъ Г. *).

На попудную перевозку грузовъ, отнесенныхъ по классификаціи Общаго Тарифа (Отдѣлъ Б настоящей Части) къ I—А, I—Б, I—В, I, II и III классамъ и къ дифференціалу № 1, въ нижеуказанныхъ сообщеніяхъ:

*) Разсчетъ провозныхъ платъ съ примѣненіемъ литернаго тарифа Г производится въ тѣхъ случаяхъ, когда таковой является болѣе выгоднымъ, нежели разсчетъ по подлежащему общему тарифу для даннаго груза, за протяженіе перевозки.

Съ 15 апрѣля по 15 октября.

До станцій: / Отъ станцій:	Нижній-Новгородъ Московско-Нижегородской ж. д.	
	Направленія перевозки.	Провозныя платы въ копѣйкахъ съ пуда.
Екатерининской жел. дор.		
Таганрогъ	Москва—Курскъ—Харьковъ — Краматорская — Никитовка или Москва—Курскъ — Купянскъ.	72,00
Маріуполь		72,00
Юго-Восточныхъ ж. д.		
Ростовъ-Донъ, Нахичевань и Новочеркасскъ	Перово — Рязань — Козловъ.	72,00
Ейской ж. д.		
Ейскъ	Перово — Рязань — Козловъ — Ростовъ — Сосыка.	77,00

Примѣчаніе. Настоящій тарифъ не примѣняется къ перевозкамъ цѣнныхъ предметовъ, грузовъ, отнесенныхъ къ группѣ 95 номенклатуры, помѣщенной въ Отдѣлѣ Б настоящей Части, взрывчатыхъ веществъ, а также къ перевозкамъ грузовъ легко-воспламеняющихся, самовозгорающихся и другихъ могущихъ причинить вредъ при перевозкѣ, за исключеніемъ лаковъ.

Литерный тарифъ Д.

При попудныхъ и повагонныхъ перевозкахъ отъ ст. Ревель до ст. Балтійскій

портъ всѣхъ грузовъ, прибывающихъ по желѣзнымъ дорогамъ изъ Москвы въ Ревель, для слѣдованія за границу, во время замерзанія Ревельскаго порта, провозная плата разсчитывается, при условіи предъявленія первоначальной накладной (или ея дубликата), по которой грузъ прибылъ въ Ревель,—по 0,9 коп. съ пуда за все разстояніе Ревель—Балтійскій Портъ, со взиманіемъ при этомъ особо сбора за станціонные расходы, а также—въ томъ случаѣ, когда заявленіе о переотправкѣ будетъ сдѣлано по выгрузкѣ груза изъ вагона,—и сборовъ за нагрузку и выгрузку въ Ревелѣ.

Литерный тарифъ Е.

При пошудныхъ перевозкахъ всѣхъ грузовъ, отнесенныхъ по классификаціи Общаго Тарифа (Отдѣлъ Б настоящей Части) къ I—А, I—Б, I—В, I и II классамъ и къ дифференціалу № 1, за исключеніемъ лишь грузовъ, отнесенныхъ къ группѣ 95 номенклатуры, отъ станцій Москва, Москва-Симоново и Перово Московско-Казанской жел. дороги до станцій Казань и Свіяжскъ той же дороги, а также въ обратномъ направленіи провозныя платы разсчитываются по II классу.

Литерный тарифъ Ж.

На перевозку телѣгъ, лошадей, коровъ и мелкаго скота между нижеприведенными станціями Самаро-Златоустовской, Омской и Томской желѣзныхъ дорогъ въ особыхъ поѣздахъ малой скорости, назначаемыхъ ежегодно въ теченіе извѣстнаго періода времени весною и осенью, какъ во время ледохода, такъ и на время разлитія рѣкъ Волги, Самарки, Иртыша и Енисея.

НАИМЕНОВАНІЕ ТОВАРОВЪ.	МЕЖДУ СТАНЦІЯМИ:		
	Самара—Липяги.	Самара—Кряжъ С.-Златоустовской жел. дороги, а также ст. Омскъ—Разъѣздъ—Куломзино—Омской и Красноярскъ—Енисей Томской ж. д.	Батраки—Обшаровка.
	Провозныя платы за все разстояніе въ рублях ъ.		
Телѣги съ кладью и безъ нея съ лошадью	0,91	0,40	0,97
„ „ „ „ „ „ безъ лошади.	0,51	0,22	0,54
Лошади или коровы, со штуки	0,39	0,19	0,43
Лошади съ вагона (при нагрузкѣ не болѣе 8 штукъ на вагонъ)	1,89	0,83	2,00
Коровы съ вагона (при нагрузкѣ не болѣе 10 штукъ на вагонъ)	1,89	0,83	2,00
Мелкій скотъ со штуки	0,06	0,03	0,06
„ „ съ вагона (при нагрузкѣ не болѣе 30 штукъ на вагонъ)	0,70	0,74	1,80
Бараны (при нагрузкѣ не болѣе 50 шт. на вагонъ) съ головы	0,04	0,02	0,04

Примѣчаніе. Въ указанныя провозныя платы включены: а) сборъ за станціонные расходы и б) для перевозокъ телѣгъ—также и сборъ за нагрузку и выгрузку, каковые сборы особому взиманію съ отправокъ по настоящему тарифу не подлежатъ.

Литерный тарифъ 3.

Временно впредь до включенія Амурской жел. дороги въ прямое съ дорогами русской рельсовой сѣти товарное сообщеніе.

При перевозкѣ грузовъ отъ станціи Иркутскъ Забайкальской жел. дороги и отъ лежащихъ къ западу отъ Иркутска станцій дорогъ сѣти до ст. Куэнга Забайкальской жел. дороги,—если таковые отъ станціи Куэнга будутъ переотправлены на станціи Амурской жел. дороги: Керакъ или на

станціи, за ст. Керакъ лежащія,—расчетъ провозныхъ платъ за протяженіе перевозки по дорогамъ сѣти до ст. Куэнга Забайкальской жел. дороги производится по тарифамъ, приведеннымъ въ Отдѣлѣ V Части I Тарифа на перевозку грузовъ въ прямомъ Русско-Китайскомъ и Амурско-Уссурійскомъ сообщеніяхъ (Тарифъ № 7670, Сборн. Тар. № 2257).

По литерному тарифу Г.

Сужденія Съѣзда по литерному тарифу Г.

При пересмотрѣ настоящаго литернаго тарифа, *представители казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ* обратили вниманіе на то, что исключительная табличная плата настоящаго литернаго тарифа Г установлена была въ сообщеніяхъ, охватываемыхъ симъ тарифомъ, по навигаціоннымъ соображеніямъ, къ цѣляхъ конкуренціи въ доставкѣ первоклассныхъ грузовъ по сплошному желѣзнодорожному пути отъ Нижняго Московско-Нижегородской желѣзной дороги со смѣшаннымъ путемъ по Волгѣ, Волго-Донской вѣтви и по Дону. Это обстоятельство имѣетъ мѣсто и въ настоящее время, а потому представлялось бы цѣлесообразнымъ сохранить данный тарифъ въ существующемъ размѣрѣ безъ повышенія.

Представитель Московско-Казанской желѣзной дороги, Г. Г. Кобылинскій, заявилъ что, не возражая противъ необходимости сохраненія сего литернаго тарифа Г безъ повышенія и на будущее время, онъ просилъ бы, однако, Съѣздъ предоставить ставки разсматриваемаго тарифа также и для отправокъ первоклассныхъ грузовъ отъ станціи Нижній-Новгородъ Московско-Казанской желѣзной дороги съ направленіемъ перевозки черезъ Пензу—Балашовъ, которое всего лишь на 4 версты длиннѣе направленія отъ Нижняго-Новгорода Московско-Нижегородской желѣзной дороги при направленіи черезъ Перово-Рязань-Козловъ.

Представители казенныхъ желѣзныхъ дорогъ пояснили, что ходатайство Московско-Казанской желѣзной дороги о распространеніи ставокъ пересматриваемаго тарифа на станцію Нижній-Новгородъ Московско-Казанской желѣзной дороги въ направленіи черезъ Пензу—Балашовъ подробно уже разсматривалось на 141 Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ по вопросу 18 его программы, причемъ Казенныя желѣзныя дороги высказывались тогда противъ подобнаго распространенія сего тарифа на данное направленіе въ силу его кружности, противорѣчащей заданію навигаціоннаго тарифа, каковымъ по существу является литерный тарифъ Г. Этотъ взглядъ поддерживается Казенными желѣзными дорогами и нынѣ. Необходимо имѣть въ виду, что Тарифныя Учрежденія Министерства Финансовъ, разсматривавшія (журналъ Тарифнаго Комитета отъ 19 сентября 1911 года № 1563) постановленіе указаннаго 141 Общаго Тарифнаго Съѣзда, съ своей стороны, присоединились къ высказывавшемуся тогда взгляду Казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ по приведенному выше соображенію, такъ еще и потому, что, согласно сообщавшихся тогда данныхъ, общее количество перевозокъ по литерному тарифу Г незначительно и, слѣдовательно, подобное ходатайство Московско-Казанской желѣзной дороги не можетъ имѣть для нея существеннаго значенія и тѣмъ болѣе, что эта дорога участвуетъ въ перевозкѣ по данному тарифу на протяженіи своего участка Перово—Рязань.

Представители частныхъ желѣзныхъ дорогъ, по соображеніямъ, отмѣчавшимся ими на 141 Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ, признавали возможнымъ высказаться за удовлетвореніе ходатайства, возбужденнаго нынѣ вновь представителемъ Московско-Казанской желѣзной дороги.

Постановленіе Съѣзда по литер. тарифу Г.

По дальнѣйшемъ обмѣнѣ мнѣніями, **Общій Тарифный Съѣздъ постановилъ:** сохранить пересма-

триваемый литерный тарифъ Г въ дѣйствующемъ его размѣрѣ безъ повышенія и на будущее время.

Что же касается затронутаго представителемъ Московско-Казанской желѣзной дороги вопроса о распространеніи сего тарифа на перевозки первоклассныхъ грузовъ отъ станціи Нижній-Новгородъ Московско-Казанской желѣзной дороги до значащихся въ семъ тарифѣ станцій назначенія въ направленіи черезъ Пензу—Балашовъ, то въ этомъ отношеніи на Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ **единогласнаго рѣшенія не послѣдовало,** а выяснилось:

1) что *казенныя желѣзныя дороги,* по соображеніямъ, уже высказывавшимся при первоначальномъ обсужденіи сего вопроса на 141 Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ (апрѣль 1911 года, вопросъ 18), считали необходимымъ возражать противъ удовлетворенія нынѣ вновь заявленнаго Московско-Казанскою желѣзною дорогою ходатайства и

2) что *всѣ частныя желѣзныя дороги,* съ своей стороны, полагали возможнымъ предоставить просимое Московско-Казанскою желѣзною дорогою распространеніе сего тарифа отъ Нижняго-Новгорода Московско-Казанской желѣзной дороги до указанныхъ въ тарифѣ Г станцій назначенія при направленіи перевозки черезъ Пензу—Балашовъ, руководствуясь тѣми же мотивами, кои ими приводились въ удовлетвореніе сего ходатайства на вышеуказанномъ 141 Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ при первоначальномъ обсужденіи даннаго вопроса.

По литерному тарифу Д.

Принявъ во вниманіе заявленіе представителя Сѣверо-Западнаго раіона казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, В. А. Балашова, о томъ, что настоящій литерному тарифу Д.

Сужденія и постановленіе Съѣзда по

терный тарифъ, главнымъ образомъ, имѣетъ значеніе для перевозки хлѣба изъ Ревеля въ Балтійскій портъ въ случаяхъ замерзанія этого порта, и что, съ точки зрѣнія интересовъ Сѣверо-Западнаго раіона казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, представляется вполнѣ цѣлесообразнымъ и возможнымъ нѣсколько повысить дѣйствующій по сему тарифу размѣръ платы (въ 0,9 коп. съ пуда за все разстояніе) на разницу между платами за 45-ти-верстный пробѣгъ по дѣйствующей общей зерновой схемѣ и тою новою общею зерновою схемою, которая намѣчается къ введенію съ 26 ноября текущаго года, т. е. на (1.88 коп.—1.80 коп.)=0.08 коп., съ пуда,

Общій Тарифный Съѣздъ постановилъ: принять по литерному тарифу Д размѣръ платы въ 0,98 коп. съ пуда за все разстояніе между Ревелемъ и Балтійскимъ портомъ Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, вмѣсто нынѣ дѣйствующей платы 0,9 коп. съ пуда, распространивъ это повышеніе на попудныя и повагонныя перевозки всѣхъ грузовъ, прибывающихъ по желѣзнымъ дорогамъ изъ Москвы въ Ревель для дальнѣйшаго слѣдованія за границу во время замерзанія Ревельскаго порта.

По литерному тарифу Е.

Сужденія и постановленіе Съѣзда по литерному тарифу Е.

Принявъ во вниманіе объясненіе представителя Московско-Казанской желѣзной дороги, Г. Г. Кобылинскаго, о томъ, что въ настоящее время, съ открытіемъ новой желѣзнодорожной линіи Люберцы—Арзамасъ, значительно сократившей разстояніе для перевозокъ отъ Москвы до Казани и Свіяжска, настоящій тарифъ утратилъ свое значеніе и что въ интересахъ Московско-Казанской желѣзной дороги было бы желательно совершенно отмѣнить данный тарифъ, въ свое время установленный по ея же ходатайству, **Общій Тарифный Съѣздъ постановилъ:** литерный тарифъ Е отмѣнить.

По литерному тарифу Ж.

Сужденія и постановленіе Съѣзда по литерному тарифу Ж.

При пересмотрѣ настоящаго тарифа на Съѣздѣ, представителями казенныхъ желѣзныхъ дорогъ было обращено вниманіе, что литерный тарифъ Ж имѣетъ спеціальное мѣстное значеніе, такъ какъ во время ледохода и разлитія рѣкъ имъ пользуются для перевозокъ скота, лошадей и повозокъ, главнымъ образомъ, малоимущій классъ крестьянскаго населенія и переселенцы. А такъ какъ перевозки по этому тарифу, вообще говоря, незначительны и отмѣна сего тарифа или его повышеніе не принесли бы замѣтной выгоды казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, стѣснивъ лишь экономическое положеніе малоимущаго населенія, пользующагося этимъ тарифомъ, то было бы желательно сохранить сей тарифъ на будущее время безъ повышенія.

Общій Тарифный Съѣздъ, съ своей стороны, не встрѣтивъ возраженій противъ существованія сего тарифа на будущее время, **постановилъ**, сохранить литерный тарифъ Ж на будущее время безъ измѣненій.

По литерному тарифу З.

Сужденія и постановленіе Съѣзда по литерному тарифу З.

Имѣя въ виду заявленіе представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ о томъ, что настоящій исключительный тарифъ дѣйствуетъ временно, впредь до включенія Амурской желѣзной дороги въ прямое съ дорогами русской сѣти товарное сообщеніе и что этотъ тарифъ имѣетъ для интересовъ Забайкальской желѣзной дороги спеціальное мѣстное значеніе, **Общій Тарифный Съѣздъ постановилъ:** сохранить литерный тарифъ З на будущее время безъ измѣненій.

Вопросъ 19. Объ объявленіи склада холодильника Акціонернаго Общества Петроградскихъ товарныхъ складовъ, холодильниковъ и элеваторовъ-завознымъ для скоропортящихся грузовъ.

Правленіе Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги отношеніемъ, отъ 31 августа 1915 г. за № 646/5414, обратилось къ Завѣдывающему дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ нижеслѣдующимъ ходатайствомъ:

На ст. Петроградъ тов. М.-В.-Рыбинской дороги находится выстроенный на арендованной у дороги землѣ желѣзобетонный трехъярусный пакгаузъ для храненія грузовъ, принадлежащій Акціонерному Обществу Петроградскихъ товарныхъ складовъ, холодильниковъ и элеваторовъ. Площадь означеннаго пакгауза составляетъ 704 кв. саж., вмѣстимость 250 вагоновъ въ среднемъ (для разныхъ грузовъ). Пакгаузъ приспособленъ, между прочимъ, и подъ холодильникъ, предназначенный для храненія мяса, рыбы и другихъ скоропортящихся грузовъ.

Въ цѣляхъ приписки пакгауза къ станціи, означенное Акціонерное Общество приняло на себя, по договору съ желѣзной дорогой, обязанность подчиняться въ отношеніи требованій, связанныхъ съ нахожденіемъ зданія на станціонной территоріи, правиламъ и порядкамъ, установленнымъ для подлежащихъ случаевъ Управленіемъ дороги.

Въ настоящее время, Правленіе Акціонернаго Общества Петроградскихъ товарныхъ складовъ, холодильниковъ и элеваторовъ возбудило вопросъ объ объявленіи вышеозначеннаго склада холодильника, находящагося на ст. Петроградъ тов. М.-В.-Рыб. ж. д. завознымъ складомъ, съ примѣненіемъ къ нему установленныхъ въ § 34-г. Ч. I Общ. Тар. Росс. ж. д. «Правилъ исчисленія провозныхъ платъ по отправкамъ скоропортящихся грузовъ».

Считая, съ своей стороны, разрѣшеніе возбужденнаго Акціонернымъ Обществомъ товарныхъ складовъ вопросъ въ положительномъ смыслѣ весьма желательнымъ, въ виду выяснившейся необходимости для грузохозяевъ имѣть возможность скоропортящіеся грузы, прибывающіе въ Петроградъ и сдаваемые на храненіе въ вышеуказанный холодильникъ, переотправлять на станціи жел. дорогъ, лежащія за Петроградомъ, Правленіе Общества М.-В.-Рыбинской жел. дор. просило Завѣдывающаго дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ не отказать внести на разсмотрѣніе Общаго Тарифнаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ вопросъ объ объявленіи вышеупомянутаго склада холодильника Акціонернаго Общества товарныхъ складовъ завознымъ на общихъ основаніяхъ вышеупомянутаго § 34-г Ч. I Общ. Тар. Росс. жел. дорогъ.

Циркулярнымъ извѣщеніемъ, отъ 2 сентября 1915 г. за № 2680, Завѣдывающій дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ сообщилъ Правленіямъ и Управленіямъ жел. дорогъ и подлежащимъ учрежденіямъ о внесеніи настоящаго вопроса на разсмотрѣніе 186 Общаго Тарифнаго Съѣзда.

Сужденія и постановленіе Съѣзда.

Обсудивъ настоящій вопросъ и усмотрѣвъ изъ объясненій представителя М.-В.-Рыбинской ж. д., А. К. Мартынова, что пакгаузъ о которомъ Акціонерное Общество Петроградскихъ товарныхъ складовъ, холодильниковъ и элеваторовъ возбудило ходатайство является складомъ общаго пользованія, куда отправители на имя Общества адресуютъ свои грузы, что складъ этотъ, предназначенный для храненія мяса, рыбы, яицъ, масла и другихъ скоропортящихся грузовъ, на которые нынѣ уже допущенъ особыми Правилами завозъ, оборудованъ всѣми новѣйшими приспособленіями для поддержанія въ камерахъ надлежащей температуры, и что по договору съ Правленіемъ дороги упомянутое Общество

приняло на себя обязанность подчиняться въ отношеніи требованій, связанныхъ съ нахожденіемъ склада-холодильника на станціонной территоріи, Правиламъ и порядкамъ для сего установленнымъ, **Общій Тарифный Съѣздъ постановилъ:** согласиться на признаніе находящагося на ст. Петроградъ М.-В.-Рыбинской ж. д. желѣзобетоннаго пакгауза для храненія грузовъ Акціонернаго Общества Петроградскихъ товарныхъ складовъ, холодильниковъ и элеваторовъ завознымъ по отношенію къ тѣмъ грузамъ и на основаніи тѣхъ Правилъ, кои опубликованы для складовъ общаго пользованія въ § 34-г Части I дѣйствующаго Общаго Тарифа № 7780.

Вопросъ 20. Объ установленіи годового пониженнаго тарифа на перевозку хлѣбныхъ грузовъ I категоріи отъ Рыбинска до Ревеля по той же пудоверстной ставкѣ, по которой разсчитанъ тарифъ Рыбинскъ—Рига.

Изложеніе дѣла и постановленіе по сему вопросу помѣщены совмѣстно съ вопросомъ 10-мъ настоящаго протокола.

Вопросъ 21 (внѣ программы). О безплатной перевозкѣ учениковъ временно закрытыхъ Прибалтійскихъ мореходныхъ учебныхъ заведеній въ числѣ, не превышающемъ 300 человѣкъ, изъ мѣстъ ихъ жительства въ мореходныя учебныя заведенія, находящіяся въ Херсонѣ и Ростовѣ-на-Дону.

Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ предложеніемъ, отъ 18 сентября 1915 года за № 16300/1071, просилъ внести на разсмотрѣніе настоящаго Общаго Тарифнаго Съѣзда возбужденный Отдѣломъ Торговаго Мореплаванія вопросъ о безплатной перевозкѣ учениковъ, въ числѣ не превышающемъ 300 человѣкъ, временно закрытыхъ Прибалтійскихъ мореходныхъ учебныхъ заведеній, изъ мѣстъ жительства сихъ учениковъ въ мореходныя учебныя заведенія находящіяся въ Херсонѣ и въ Ростовѣ-на-Дону, для продолженія въ нихъ прерванныхъ учебныхъ занятій и протоколъ засѣданія Съѣзда по сему вопросу представить въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ рукописномъ видѣ.

Сужденія Съѣзда.

Представитель Отдѣла Торговаго Мореплаванія, кн. В. М. Лордкипанидзе, указалъ, что учениковъ Прибалтійскихъ мореходныхъ учебныхъ заведеній лишенныхъ, въ виду обстоятельствъ военнаго времени, возможности продолжать занятія, рѣшено устроить въ такихъ же мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ г.г. Херсона и Ростова-на-Дону. Однако, приведеніе этого въ исполненіе задерживается отсутствіемъ кредитовъ на перевозку учениковъ по желѣзнымъ дорогамъ отъ мѣстъ ихъ жительства до названныхъ городовъ. Указавъ при этомъ, что число учениковъ, подлежащихъ перевозкѣ, не превышаетъ количества 300 человѣкъ, кн. В. М. Лордкипанидзе просилъ Съѣздъ допустить означенную перевозку безплатно.

Постановленіе Съѣзда.

Обмѣнявшись мнѣніями, **Общій Тарифный Съѣздъ** не встрѣтилъ возраженія противъ удовле-

творенія настоящаго ходатайства и **постановилъ:** установить на перевозку въ вагонахъ III класса учениковъ—количествомъ не болѣе 300 человѣкъ—временно закрытыхъ Прибалтійскихъ мореходныхъ классовъ отъ ихъ мѣстожительства до Ростова-на-Дону или Херсона безплатный льготный тарифъ, при условіи представленія надлежащихъ свидѣтельствъ отъ Отдѣла Торговаго Мореплаванія.

ПРОТОКОЛЫ

ЗАСѢДАНІЙ

экстреннаго

187 Общаго Тарифнаго Съѣзда

ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ

русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Петроградъ 30 сентября, 3 и 15 октября 1915 г.

ПЕТРОГРАДЪ,
Лештуковская Паровая Скоропечатня П. О. Яблонскаго. Лештуковъ пер., 18
1916.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Вопросъ 1. О распространеніи льготнаго тарифа № 117—1915 г., установленнаго на перевозку бѣженцевъ и ихъ имущества, на проѣздъ всѣхъ служащихъ, состоящаго въ распоряженіи какъ Главноуполномоченнаго по устройству бѣженцевъ Сѣверо-Западнаго фронта, такъ и его уполномоченныхъ, а равно на перевозку припасовъ и инвентаря, необходимыхъ для оказанія бѣженцамъ всесторонней помощи.

Вопросъ 2. О безплатномъ проѣздѣ въ поѣздахъ съ бѣженцами по пути ихъ слѣдованія, а на обратномъ пути въ пассажирскихъ поѣздахъ, лицъ командируемыхъ Центральнымъ Обывательскимъ Комитетомъ губерній Царства Польскаго для сопровожденія бѣженцевъ.

Вопросъ 1. О распространеніи льготнаго тарифа № 117—1915 г., установленнаго на перевозку бѣженцевъ и ихъ имущества, на проѣздъ всѣхъ служащихъ, состоящаго въ распоряженіи какъ Главноуполномоченнаго по устройству бѣженцевъ Сѣверо-Западнаго фронта, такъ и его уполномоченныхъ, а равно на перевозку припасовъ и инвентаря, необходимыхъ для оказанія бѣженцамъ всесторонней помощи.

Уполномоченный по устройству бѣженцевъ Сѣверо - Западнаго фронта, И. В. Ореловичъ, обратился въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ съ нижеслѣдующимъ ходатайствомъ, отъ 23 сентября 1915 г. за № 131:

„Со времени учрежденія должности Главноуполномоченнаго по устройству бѣженцевъ, уполномоченные, врачи, сестры и братья милосердія и весь персоналъ служащихъ по устройству бѣженцевъ Сѣверо-Западнаго фронта, а также припасы и инвентарь, необходимые для оказанія бѣженцамъ всесторонней помощи, перевозились безпрепятственно желѣзными дорогами на основаніи экстренныхъ отзывовъ, выдаваемыхъ Главноуполномоченнымъ и уполномоченными.

Съ 1-го сентября с. г. вступилъ въ дѣйствіе льготный тарифъ № 117—1915 года, который предусматриваетъ только льготную перевозку бѣженцевъ и принадлежащія имъ вещи (багажъ); относительно же льготной перевозки всѣхъ находящихся на службѣ въ учрежденіяхъ, обслуживающихъ бѣженцевъ, и всего того имущества, которое необходимо для оказанія помощи имъ, какъ то: припасы—мука, хлѣбъ, сахаръ, чай и т. п., разный фуражъ: овесъ, сѣно, ячмень, теплыя вещи: полушубки, валенки, разная одежда и т. п., скотъ рогатый, лошади, медикаменты и больничное имущество и проч. въ этомъ тарифѣ не упомянуто, что должно вызывать затрудненія. Первое затрудненіе встрѣтилось уже: Иркутскій Генералъ-Губернаторъ, предполагавшій отправить купленные имъ для бѣженцевъ полушубки, телеграммой за № 10335 сообщилъ, что Сибирская желѣзная дорога не получила указаній о примѣненіи льготнаго тарифа.

Принимая во вниманіе, что такія же затрудненія могутъ встрѣчаться очень часто, вслѣдствіе чего сильно затруднится работа по оказанію помощи бѣженцамъ, имѣю честь просить Департаментъ о дополненіи тарифа № 117 распространеніемъ права льготной перевозки на всѣхъ служащихъ и на всѣ безъ исключенія грузы, принадлежащіе учрежденіямъ Главноуполномоченнаго".

Сообщая копію приведеннаго ходатайства, Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ просилъ, предложеніемъ отъ 26 сентября 1915 года за № 16859/1125, внести означенный вопросъ на разсмотрѣніе экстреннаго Общаго Тарифнаго Съѣзда и протоколъ засѣданія Съѣзда по сему вопросу представить въ Департаментъ въ рукописномъ видѣ.

Справка. Льготный тарифъ № 117—1915 г.

(Сборн. Тар. № 2403).

Съ 1 сентября 1915 года, впредь до отмѣны, лица выселяемыя изъ раіоновъ угрожаемыхъ военными дѣйствіями, по распоряженію гражданской или военной власти и покидающія таковые районы добровольно (такъ наз. «бѣженцы»), въ томъ числѣ бѣженцы славяне изъ Галиціи, будутъ перевозиться въ вагонахъ III или IV класса, или въ приспособленныхъ товарныхъ вагонахъ, въ мѣста первоначальнаго ихъ водворенія, а равно и изъ сихъ мѣстъ въ другія мѣста, указанныя для нихъ соотвѣтственною властью, или въ мѣста избранныя сими бѣженцами для пріисканія работы,—по ставкамъ тарифа на перевозку воинскихъ чиновъ (въ вагонахъ III класса или приспособленныхъ товарныхъ вагонахъ» (Тар. № 7547, стр. 6, статья 3-я, графа 3-я).

Принадлежащія симъ лицамъ домашнія вещи (багажъ) перевозятся, равнымъ образомъ, по ставкамъ тарифа, установленнаго

на перевозку воинской клади «въ товарныхъ и воинскихъ поѣздахъ» (Тарифъ № 7547, стр. 6, статья 4-я, графа 3-я).

Настоящій тарифъ примѣняется по всѣмъ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ и подъѣзднымъ путямъ, на коихъ дѣйствуетъ тарифъ на перевозку войскъ и воинскихъ грузовъ, при условіи предъявленія выдаваемыхъ на таковыя перевозки подлежащею военною или гражданскою властью, въ томъ числѣ комендантами станцій и жандармскою желѣзнодорожною полиціею, а также уполномоченными на сіе чинами Министерства Торговли и Промышленности и Переселенческаго Управленія, одного изъ слѣдующихъ документовъ: либо Предложенія лит. А (предусмотрѣннаго Положеніемъ о перевозкѣ войскъ и воинскихъ грузовъ), либо замѣняющаго таковое Предложеніе Экстреннаго отзыва, составленнаго по нижеприложенной формѣ № 1.

Перевозки по настоящему тарифу совершаются въ кредитъ и оплата ихъ производится правительственными вѣдомствами, выдавшими удостовѣренія.

Изв. № 22172.

(Сборн. Тар. № 2406).

Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, въ дополненіе къ льготному тарифу № 117—1915 года (Сб. Тар. № 2403), предусматривающему перевозку лицъ, выселяемыхъ изъ раіоновъ, угрожаемыхъ военными дѣйствіями, по распоряженію гражданской или военной власти, и покидающихъ таковые раіоны добровольно (такъ называемые «бѣженцы»), а также перевозку принадлежащихъ этимъ лицамъ домашнихъ вещей,—симъ извѣщаетъ, что, съ 10 сентября 1915 года, впредь до отмѣны, лошади, скотъ и повозки, принадлежащія означеннымъ лицамъ, будутъ перевозиться по желѣзнымъ дорогамъ, при условіи соблюденія правилъ указаннаго льготнаго тарифа

№ 117—1915 года, со взиманіемъ платы изъ разсчета по нижеслѣдующимъ ставкамъ Воинскаго Тарифа (Тар. № 7547, Сб. Тар. № 2165: а) за перевозку лошадей—по ст. 7, Отд. II, гр. 3-я, б) за перевозку скота—по ст. 10, Отд. II, гр. 3-я и в) за перевозки повозокъ—изъ разсчета по ставкамъ ст. 6, Отд. II, гр. 3-я.

На основаніи ст. 3 Отд. II Воинскаго Тарифа № 7547 (Сборн. Тар. № 2165) за проѣздъ пассажировъ въ вагонѣ III класса, а также въ приспособленномъ товарномъ вагонѣ, въ товарныхъ, воинскихъ, пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ—плата взимается по слѣдующему разсчету:

на разстояніяхъ до 1000 в.—$^5/_{16}$ коп. съ пасс. и в.; на разстояніяхъ отъ 1001 до 1415 в.—къ платѣ за 1000 вер. въ 3 руб. 12½ коп., прибавляется по $^1/_{10}$ коп. съ пасс. и вер.; на разстояніяхъ свыше 1415 вер.—¼ коп. съ пасс. и вер.

Согласно ст. 4 того же Воинскаго Тарифа за всякаго рода грузы, отправляемые по вѣсу, кромѣ тяжеловѣсныхъ, вѣсящихъ въ одной штукѣ болѣе 200 пуд., и длинномѣрныхъ, не помѣщающихся на одной платформѣ, и за излишекъ багажа (сверхъ льготнаго пуда на человѣка)—плата взимается:

въ товарныхъ и воинскихъ поѣздахъ: на разстояніяхъ до 200 вер.—$^1/_{48}$ коп. съ пуда и вер.; на разстояніяхъ отъ 201 до 853 вер. къ платѣ за 200 в. въ 4,17 коп., прибавляется по $^1/_{65}$ коп. съ пуда и вер.; на разстояніяхъ свыше 853 вер.—$^1/_{80}$ к. съ пуда и версты. За провозъ тѣхъ же грузовъ въ пассажирскихъ и товаропассажирскихъ поѣздахъ, имѣющихъ движеніе по опубликованнымъ расписаніемъ, плата взимается въ удвоенномъ размѣрѣ противъ платы, взимаемой за провозъ въ товарныхъ и воинскихъ поѣздахъ.

На основаніи ст. 6 Отд. II Воинскаго Тарифа за колесные предметы (кромѣ ору-

дій) при попутныхъ перевозкахъ въ товарныхъ и воинскихъ поѣздахъ плата взимается:

а) за четырехколесные—по 6 коп. со штуки и вер.

б) за двухколесные—по 4 коп. со штуки и версты.

За перевозку сихъ предметовъ въ пассажирскихъ и товаропассажирскихъ поѣздахъ—плата взимается въ удвоенномъ размѣрѣ противъ платы, взимаемой за провозъ въ товарныхъ и воинскихъ поѣздахъ.

— —

Сужденія Съѣзда.

Предсѣдатель Съѣзда, А. Г. Ковалевъ, напомнилъ, что настоящій вопросъ о распространеніи льготнаго тарифа № 117—1915 г., установленнаго на перевозку бѣженцевъ и ихъ имущества, на проѣздъ персонала, состоящаго въ распоряженіи какъ Главноуполномоченнаго по устройству бѣженцевъ Сѣверо-Западнаго фронта, такъ и его уполномоченныхъ, а равно на перевозку припасовъ и инвентаря, необходимыхъ для оказанія бѣженцамъ всесторонней помощи, уже дважды—30 сентября и 3 октября—вносился на обсужденіе Съѣзда, но ни на одномъ изъ означенныхъ засѣданій Съѣзда не получилъ своего разрѣшенія. 30 сентября вопросъ былъ отложенъ, въ виду неприбытія въ засѣданіе Уполномоченнаго по устройству бѣженцевъ Сѣверо-Западнаго фронта И. В. Ореловича, въ отсутствіе коего Съѣздъ не считалъ возможнымъ рѣшать вопросъ, а въ слѣдующемъ засѣданіи 3 октября, вмѣсто И. В. Ореловича, уѣзжавшаго изъ Петрограда, присутствовалъ представитель организаціи, С. И. Чистяковъ, который, будучи человѣкомъ новымъ въ этой организаціи, не могъ дать исчерпывающаго отвѣта на поставленные представителями жел. дорогъ вопросы, въ виду чего вопросъ былъ, по просьбѣ означеннаго представителя, отложенъ до пріѣзда И. В. Ореловича. По возвращеніи въ Петро-

градъ г. Ореловичъ обратился съ просьбой созвать для разсмотрѣнія возбужденнаго имъ вопроса засѣданіе Съѣзда, на которомъ онъ дастъ необходимыя дорогамъ разъясненія. Затѣмъ, А. Г. Ковалевъ, обратился къ присутствовавшему въ засѣданіи И. В. Ореловичу, прося его объяснить—какимъ образомъ производилась до настоящаго времени перевозка перечисленныхъ въ возбужденномъ имъ ходатайствѣ лицъ и грузовъ.

Уполномоченный по устройству бѣженцевъ Сѣверо-Западнаго фронта, И. В. Ореловичъ, объяснилъ, что до настоящаго времени всѣ потребные для представляемой имъ организаціи грузы и всѣ служащія въ ней лица перевозились по желѣзнымъ дорогамъ по экстреннымъ отзывамъ (лит.А), выдаваемымъ за подписью уполномоченнаго и съ приложеніемъ присвоенной ему печати, по Воинскому Тарифу. Такого рода перевозка никакихъ затрудненій и недоразумѣній не вызывала до тѣхъ поръ, пока не былъ установленъ на перевозку бѣженцевъ и ихъ имущества льготный тарифъ. Съ установленіемъ означеннаго тарифа дѣло измѣнилось, и нѣкоторыя станціи стали отказывать въ пріемѣ къ перевозкѣ грузовъ по выдаваемымъ уполномоченными экстреннымъ отзывамъ. Кромѣ указаннаго въ ходатайствѣ случая отказа ст. Иркутскъ въ принятіи къ отправкѣ пріобрѣтенныхъ для бѣженцевъ полушубковъ, подобный же случай отказа имѣлъ мѣсто на-дняхъ на станціяхъ Бобринская и Попельня Юго-Западныхъ жел. дорогъ, которыя не приняли къ отправкѣ нѣсколько вагоновъ купленнаго для бѣженцевъ сахара, основываясь на томъ, что у нихъ не имѣется указаній на примѣненіе къ означеннаго рода грузу льготнаго тарифа № 117—1915 г. Хотя указанные случаи, бывшіе на Сибирской и Юго-Западныхъ жел. дорогахъ, уже получили свое разрѣшеніе, такъ какъ Главный Начальникъ Снабженія Арміи послалъ командующимъ войсками Иркутскаго и Кіевскаго округовъ распоряженіе о безотлагательной отправкѣ

для бѣженцевъ полушубковъ и сахара, тѣмъ не менѣе, имѣя въ виду, что аналогичныя настоящему случаи могутъ повториться въ будущемъ, И. В. Ореловичъ ходатайствуетъ о томъ, чтобы льготный тарифъ № 117—1915 г. былъ распространенъ и на перевозку всѣхъ служащихъ по устройству бѣженцевъ Сѣверо-Западнаго фронта, а также на всѣ безъ исключенія грузы, необходимые для бѣженцевъ. Затѣмъ, И. В. Ореловичъ, указавъ, что перевозка потребныхъ для бѣженцевъ грузовъ всегда носитъ крайне спѣшный характеръ и что въ этомъ отношеніи экстренные отзывы, перевозка по коимъ совершается беззамедлительно, имѣютъ для представляемой имъ организаціи большое значеніе, просилъ дороги сдѣлать распоряженіе станціямъ о томъ, чтобы отправляемые Организаціей грузы и командируемые ею служащіе отправлялись при первой возможности.

Представитель Р.-Уральской жел. дороги, К. И. Лапшинскій, принимая во вниманіе, что §-мъ 118 «Правила составленія и выдачи документовъ на перевозку войскъ», составленнаго ген. Благовѣщенскимъ Сборника Узаконеній и Распоряженій о перевозкѣ войскъ и военныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ право выдачи предложеній уполномоченными по устройству бѣженцевъ не предусмотрѣно, считалъ, что для того, чтобы эти предложенія принимались дорогами необходимо, чтобы Военное Вѣдомство разъяснило, что право выдачи предложеній распространяется также и на уполномоченныхъ по устройству бѣженцевъ, такъ какъ въ противномъ случаѣ эти предложенія, какъ выданныя не надлежащими лицами, не будутъ имѣть силы, и недоразумѣнія будутъ продолжаться.

При этомъ К. И. Лапшинскій указалъ, что дороги, принимая до сего времени къ перевозкѣ отправляемые по подписаннымъ уполномоченными экстреннымъ отзывамъ грузы и лицъ служащихъ въ организаціи бѣженцевъ, поступали неправильно.

Выслушавъ вышеизложенное объясненіе уполномоченнаго по устройству бѣженцевъ, а также заявленіе К. И. Лашинскаго, Съѣздъ обратилъ вниманіе на то, что существовавшій до настоящаго времени порядокъ, согласно коему всѣ лица, находящіяся на службѣ въ учрежденіяхъ, обслуживающихъ бѣженцевъ, и всякіе потребные для устройства бѣженцевъ грузы перевозились по предложеніямъ (лит. А), по Воинскому Тарифу, могъ бы дѣйствовать и на будущее время, если бы на уполномоченныхъ по устройству бѣженцевъ было распространено право выдачи воинскихъ предложеній лит. А. Въ такомъ случаѣ установленіе для даннаго рода перевозокъ особаго льготнаго тарифа или пополненіе дѣйствующаго льготнаго тарифа № 117—1915 года указаніемъ на примѣненіе его къ личному составу и къ грузамъ организацій по устройству бѣженцевъ представлялось бы излишнимъ.

Уполномоченный по устройству бѣженцевъ Сѣверо-Западнаго фронта, И. В. Ореловичъ, заявилъ, что указанный примѣняемый нынѣ порядокъ вполнѣ удовлетворяетъ представляемую имъ организацію и поэтому для того, чтобы имѣть возможность продолжать безпрепятственно пользоваться экстренными отзывами, Организація не замедлитъ войти въ сношеніе съ Военнымъ Вѣдомствомъ для полученія отъ него разрѣшенія на право выдачи уполномоченными по устройству бѣженцевъ означенныхъ отзывовъ.

Постановленіе Съѣзда. Въ виду сего послѣдняго заявленія Уполномоченнаго по устройству бѣженцевъ Сѣверо-Западнаго фронта, **Общій Тарифный Съѣздъ постановилъ:** въ дальнѣйшее обсужденіе вопроса объ установленіи льготнаго тарифа на проѣздъ всѣхъ служащихъ, состоящихъ въ распоряженіи какъ Главноуполномоченнаго по устройству бѣженцевъ Сѣверо-Западнаго фронта, такъ и его уполномоченныхъ, а равно на перевозку припасовъ и инвентаря, необходимыхъ

для оказанія бѣженцамъ всесторонней помощи, не входить.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, **Съѣздъ постановилъ:** въ случаѣ, если бы Организація по устройству бѣженцевъ не достигла соглашенія съ Военнымъ Вѣдомствомъ относительно предоставленія уполномоченнымъ подписывать предложенія лит. А на провозъ по Воинскому Тарифу, то со стороны Съѣзда не встрѣчается возраженій противъ того, чтобы всѣ лица, находящіяся на службѣ по устройству бѣженцевъ и всякіе, потребные для нея грузы перевозились по удостовѣреніямъ, выдаваемымъ уполномоченными, за счетъ кредита, который для этого будетъ указанъ Правительствомъ, на основаніяхъ льготнаго тарифа № 117—1915 г., т. е. по Воинскому Тарифу въ кредитъ.

Вопросъ 2. О безплатномъ проѣздѣ въ поѣздахъ съ бѣженцами по пути ихъ слѣдованія, а на обратномъ пути въ пассажирскихъ поѣздахъ, лицъ, командируемыхъ Центральнымъ Обывательскимъ Комитетомъ губерній Царства Польскаго для сопровожденія бѣженцевъ.

Предсѣдатель Центральнаго Обывательскаго Комитета губерній Царства Польскаго письмомъ, отъ 4 сентября 1915 г. за № 171, сообщилъ Г. Министру Путей Сообщенія, что названный Комитетъ, въ заботахъ о нуждахъ бѣженцевъ-поляковъ, приступилъ къ организаціи попеченія о бѣженцахъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ, и предполагаетъ съ этой цѣлью командировать извѣстное число лицъ, для сопутствованія бѣженцевъ въ поѣздахъ.

Въ виду этого, Предсѣдатель Комитета ходатайствуетъ о томъ, чтобы эти лица, снабженныя удостовѣреніями Центральнаго Обывательскаго Комитета, за подписью его уполномоченныхъ, и особой повязкой съ буквами «С. К. О.» допускались къ свободному и безплатному проѣзду въ поѣздахъ съ бѣженцами по пути ихъ слѣдованія, а на обратномъ пути—въ пассажирскихъ поѣздахъ.

Означенное письмо Предсѣдателя Центральнаго Обывательскаго Комитета губерній Царства Польскаго Управленіе жел. дорогъ передало на заключеніе Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, препроводивъ при предложеніи, отъ 26 сентября 1915 г. за № 16860/1128, копію вышеизложеннаго письма, внесъ на разсмотрѣніе Экстреннаго Общаго Тарифнаго Съѣзда вопросъ о безплатномъ проѣздѣ въ поѣздахъ съ бѣженцами по пути ихъ слѣдованія, а на обратномъ пути въ пассажирскихъ поѣздахъ, лицъ, командируемыхъ Центральнымъ Обыватель-

скимъ Комитетомъ губерній Царства Польскаго для сопровожденія бѣженцевъ.

Постановленіе Съѣзда. Обмѣнявшись мнѣніями и принимая во вниманіе, что въ настоящее время бѣженцы не перевозятся безплатно, Общій Тарифный Съѣздъ не считалъ возможнымъ пойти на установленіе безплатной перевозки лицъ, сопровождающихъ бѣженцевъ, и полагалъ примѣнять къ перевозкѣ означенныхъ лицъ тѣ же тарифныя ставки, по которымъ перевозятся сами бѣженцы. Въ соотвѣтствіи съ этимъ, **Общій Тарифный Съѣздъ постановилъ:** лицъ, сопровождающихъ бѣженцевъ, слѣдующихъ, согласно льготному тарифу № 117—1915 года (по документамъ), перевозить по билетамъ III класса по ставкамъ Воинскаго Тарифа. По означеннымъ ставкамъ перевозить этихъ же лицъ и при возвращеніи ихъ обратно изъ мѣстъ водворенія бѣженцевъ. За проѣздъ же лицъ, сопровождающихъ бѣженцевъ, слѣдующихъ безъ документовъ, особой платы, сверхъ установленной въ засѣданіи Тарифнаго Комитета отъ 24 сентября (жур. №) по 10 коп. съ вагона и версты, не взимать. Примѣненіе означеннаго тарифа Общій Тарифный Съѣздъ, за исключеніемъ представителя М.-Казанской жел. дороги, Г. Г. Кобылинскаго, оставшагося при ниженомѣщаемомъ мнѣніи, обусловилъ предъявленіемъ въ кассы станцій отправленія надлежащихъ свидѣтельствъ отъ Центральнаго Обывательскаго Комитета губерній Царства Польскаго, а также, при обратномъ проѣздѣ изъ мѣстъ водворенія бѣженцевъ, удостовѣреній отъ начальника станціи или его замѣстителя о томъ, что данное лицо прибыло съ партіей бѣженцевъ и возвращается обратно.

Представитель М.-Казанской жел. дороги, Г. Г. Кобылинскій, заявилъ, что представляемая имъ дорога находитъ, что свидѣтельства въ такихъ случаяхъ должны выдаваться тѣми же учрежденіями

и лицами, которыя указаны въ льготномъ тарифѣ № 117—1915 года.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, на Съѣздѣ было указано, что при проѣздѣ сопровождающихъ бѣженцевъ лицъ въ сообщеніи дорогъ, на которыя распространяется общій пассажирскій тарифъ, съ подъѣздными путями—необходимо предъявленіе отдѣльныхъ свидѣтельствъ за часть дорогъ, примѣняющихъ общій тарифъ, и отдѣльныхъ свидѣтельствъ за часть подъѣздныхъ путей.

ПРОТОКОЛЪ

ЗАСѢДАНІЯ

экстреннаго

188 Общаго Тарифнаго Съѣзда

ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ

русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Петроградъ 10 октября 1915 г.

ПЕТРОГРАДЪ.
Лештуковская Паровая Скоропечатня П. О. Яблонскаго. Лештуковъ пер., 13
1916.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Вопросъ 1 Объ отнесеніи рудничнаго лѣса, въ томъ числѣ горбылей и абаполъ, а также обрѣзковъ, досокъ и чаталъ, къ тарифу на дрова.

ПРОТОКОЛЪ

засѣданія 188 экстреннаго Общаго Тарифнаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Петроградъ, 10 октября 1915 г.

Предсѣдательствовалъ *А. Г. Ковалевъ.*

Присутствовали:

Отъ Лѣсного Департамента	*Н. А. Марковъ.*
„ Управленія желѣзныхъ дорогъ	*И. В. Корыстинъ*
„ Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ	*В А. Балашовъ*
	Л. И. Изюмовъ.

Отъ Правленій Обществъ желѣзныхъ дорогъ:

Богословской	*М. М. Таггеръ.*
Владикавказской	*С. М. Петерсонъ.*
М.-В.-Рыбинской	*А. К. Мартыновъ.*
М. Казанской	*Г. Г. Кобылинскій.*
М.-К.-Воронежской	*Ю. А. Лэмпицкій.*
С.-Донецкой	*Е. А. Могиленскій.*
Ферганской	*А. К. Тышинскій.*
Юго-Восточныхъ	*Л. П. Гурьевъ.*
I Общества под. жел. путей въ Россіи	*В. И. Бѣловежскій.*

От Биржевыхъ Комитетовъ:

Рижскаго . . . . . *І. Ю. Залѣскій.*

От Совѣта Съѣздовъ представителей Промышленности и Торговли . . . . . *М. Н. Селиховъ.*

„ Совѣта Съѣздовъ Горнопромышленниковъ Юга Россіи . . . . . *Л. Г. Рабиновичъ.*

„ Совѣта Съѣздовъ Лѣсной Промышленности и Царицынскаго Биржевого Комитета . . *М. Г. Магидъ.*

Завѣдывающій дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ и Кавказско-Закаспійскихъ сообщеній . *А. Г. Ковалевъ.*

Вопросъ объ отнесеніи рудничнаго лѣса, въ томъ числѣ горбылей и абаполъ, а также обрѣзковъ, досокъ и чаталъ, къ тарифу на дрова.

Въ бывшемъ въ сентябрѣ 1915 г. при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ Совѣщанія по общему пересмотру тарифовъ на перевозку лѣсныхъ грузовъ представителями промышленности было возбуждено ходатайство о томъ, чтобы въ случаѣ, если для дровъ, кряжей, кругляковъ и чурокъ будетъ допущенъ болѣе низкій тарифъ, чѣмъ для остальныхъ грузовъ III категоріи, этотъ же болѣе низкій тарифъ примѣнялся также и для всякаго лѣса, употребляемаго горной промышленностью для оборудованія шахтъ, причемъ указывалось, что для этой цѣли, кромѣ кругляковъ, кряжей и чурокъ, служатъ также горбыли и абаполы. Вмѣстѣ съ тѣмъ, ими было возбуждено ходатайство объ измѣненіи номенклатуры III категоріи включеніемъ въ неё наименованій, опредѣляющихъ рудничный лѣсъ, причемъ, между прочимъ, нѣкоторыми представителями промышленности была предложена нижеслѣдующая редакція: «Крѣпежный лѣсъ для рудниковъ: 1) Рудничныя стойки всякихъ породъ дерева въ круглякахъ, а равно грубо (топоромъ) протесанныя съ двухъ или съ четырехъ сторонъ длиною до 5 арш., толщиною до 5 верш. въ верхнемъ отрубѣ, и 2) абаполъ (горбыли) всякихъ породъ дерева, какъ горбыльные, такъ и доскообразные, обзольные, длиною не болѣе 4 арш. и толщиною не болѣе 2 верш. въ верхнемъ отрубѣ». Кромѣ того, имѣется ходатайство Царицынскаго Биржевого Комитета о расширеніи понятія «горбыли (абаполы)», которое должно обнимать также пропиленныя и протесанныя необрѣзанныя доски, которыя также идутъ на рудничныя укрѣпленія. Затѣмъ, при разсмотрѣніи тарифовъ на перевозку лѣсныхъ грузовъ, въ засѣданіи Тарифнаго Комитета представителями Лѣсного Департамента

признано было желательнымъ таксировать по тарифамъ какъ на дрова также обрѣзки досокъ и чаталы (пк. 8 и 9 ном. III кат.).

Сообщая о семъ, Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ просилъ Завѣдывающаго дѣлами Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ внести всѣ вышеизложенные вопросы на разсмотрѣніе Экстреннаго Общаго Тарифнаго Съѣзда (въ первой половинѣ октября 1915 г.) съ приглашеніемъ представителей Лѣсного Департамента, Совѣта Съѣздовъ представителей Лѣсной Промышленности и Торговли, а также Совѣтовъ Съѣздъ горнопромышленниковъ Юга Россіи и Урала, и протоколъ по сему вопросу представить въ Департаментъ въ самомъ непродолжительномъ времени въ рукописномъ видѣ.

Во исполненіе вышеприведеннаго предложенія Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ настоящій вопросъ и вносится на обсужденіе 188 Экстреннаго Общаго Тарифнаго Съѣзда.

Сужденія Съѣзда. *Предсѣдатель Съѣзда, А. Г. Ковалевъ*, объяснилъ, что настоящему Экстренному Съѣзду предстоитъ обсудить 3 вопроса: во-первыхъ, объ отнесеніи рудничнаго лѣса къ тарифу на дрова въ томъ случаѣ, если для дровъ будетъ установленъ болѣе низкій тарифъ, чѣмъ на грузы III категоріи лѣсныхъ товаровъ, причемъ при утвердительномъ рѣшеніи такового вопроса пришлось бы установить новое наименованіе, опредѣляющее рудничный лѣсъ, редакція каковаго, между прочимъ, предложена на разсмотрѣніе Съѣзда представителями горной промышленности; во-вторыхъ, надо разсмотрѣть ходатайство Царицынскаго Биржевого Комитета о расширеніи понятія «горбыли (абаполы)» въ смыслѣ отнесенія къ этому понятію пропиленныхъ и протесанныхъ необрѣзанныхъ досокъ, и, наконецъ, въ-третьихъ—пожеланіе Лѣсного Департамента о предоставленіи тѣхъ же тарифовъ, какіе будутъ устано-

влены на дрова, также и на обрѣзки досокъ и на чаталы.

Обращаясь къ первому вопросу, А. Г. Ковалевъ просилъ Съѣздъ отвѣтить, признаетъ ли онъ возможнымъ предоставить рудничному лѣсу тѣ тарифы, которые намѣчены Тарифными Учрежденіями дать для дровъ.

Представитель М.-К.-Воронежской жел. дороги, Ю. А. Лэмпицкій, напомнилъ, что вопросъ о выдѣленіи рудничнаго лѣса въ особую номенклатурную позицію неоднократно поднимался на Общихъ Тарифныхъ Съѣздахъ и, въ концѣ концовъ, при отрицательномъ къ нему отношеніи со стороны Съѣздовъ и Тарифныхъ Учрежденій Министерства Финансовъ, все-таки установился нынѣ извѣстный modus vivendi по настоящему грузу. Предложеніе объ улучшеніе номенклатуры, сдѣланное нынѣ, является одновременно и пожеланіемъ понизить тарифъ на извѣстную категорію лѣсныхъ грузовъ, которые идутъ на копи. Такъ какъ цѣны на лѣсной матеріалъ нынѣ страшно растутъ, какъ растутъ и цѣны на минеральное топливо и вообще на все, то, казалось бы, въ настоящій моментъ вести разговоръ о пониженіи тарифа, играющаго крайне незначительную роль по сравненію съ общимъ вздорожаніемъ цѣнъ, какъ будто не приходится и самый вопросъ о тарифномъ пониженіи, съ этой точки зрѣнія, представляется совершенно неяснымъ. Относясь отрицательно къ возбужденному нынѣ вопросу, М.-К.-Воронежская жел. дорога просила бы все же промышленность поставить ее въ курсъ дѣла въ отношеніи того, насколько испрашиваемое пониженіе тарифа могло бы способствовать копямъ къ полученію ими крѣпительнаго лѣса.

Представитель Совѣта Съѣздовъ представителей Промышленности и Торговли, М. Н. Селиховъ, отмѣтилъ, что рудничный лѣсъ является матеріаломъ, который пропадаетъ окончательно, такъ какъ обреченъ на зарываніе въ землю. Въ этомъ от-

ношеніи онъ аналогиченъ съ дровами, которыя сгорая тоже уничтожаются. Сейчасъ острота въ вопросѣ о рудничномъ лѣсѣ состоитъ въ томъ, что тѣ мѣста, откуда, главнымъ образомъ, получался крѣпительный лѣсъ, для промышленности временно не существуютъ; приходится обращаться за нимъ къ новымъ источникамъ—въ Поволжье и на сѣверъ отъ каменноугольнаго бассейна, т. е. въ мѣста, значительно болѣе отдаленныя, причемъ цѣны на этотъ матеріалъ, вслѣдствіе переживаемыхъ условій, сильно возросли. Промышленность, разсматривая рудничный лѣсъ съ той же стороны, какъ и дровяной и считая оба эти вида лѣса сродственными между собою, полагаетъ, что крѣпильный рудничный лѣсъ по существу долженъ быть отнесенъ къ тѣмъ же тарифамъ, какъ и дрова.

Предсѣдатель Съѣзда, А. Г. Ковалевъ, обратилъ вниманіе на то, что изъ характеристики, которая намѣчается представителями промышленности для крѣпежнаго лѣса для рудниковъ, видно, что это не лѣсъ дровяной, такъ какъ протеска, опиловка и, наконецъ, размѣры, намѣчаемые какъ признаки для крѣпильнаго лѣса, совершенно не совпадаютъ съ тѣмъ понятіемъ, которое дается дѣйствующею номенклатурою дровамъ.

Представитель Совѣта Съѣздовъ представителей Промышленности и Торговли, М. Н. Селиховъ, замѣтилъ, что, такъ какъ раіонъ, откуда получался крѣпильный лѣсъ (западныя губерніи), находятся нынѣ не въ нашихъ рукахъ и это создаетъ крайне тягостное положеніе для горной промышленности, которая вынуждена замѣнять тотъ крѣпежный лѣсъ, къ коему она привыкла, матеріалами наиболѣе подходящими, обращаясь за ними къ лѣсной торговлѣ, то послѣдствіемъ этого и является сдѣланное предложеніе объ опредѣленіи крѣпежнаго лѣса, въ которомъ фигурируютъ матеріалы, грубо протесанные и опиленные, съ размѣрами, превышающими размѣры дровъ. Но, вслѣдствіе остроты по-

ложенія горная промышленность могла бы нѣсколько поступиться указываемыми ею размѣрами и, наконецъ, пользованіе испрашиваемымъ ею тарифомъ обставить такими условіями, которыя ограждали бы интересы дорогъ въ томъ смыслѣ, что онѣ по тарифу на дрова повезутъ дѣйствительно крѣпильный лѣсъ, а не лѣсъ подѣлочный. Можно было бы ввести необходимость адресовки груза извѣстнымъ горнымъ предпріятіямъ, ограничить примѣненіе тарифа лишь при направленіи груза въ извѣстный раіонъ и, быть можетъ, другими подобнаго рода условіями.

Представитель Совѣта Съѣздовъ горнопромышленниковъ Юга Россіи, Л. Г. Рабиновичъ, заявилъ, что, всецѣло присоединяясь къ доводамъ М. Н. Селихова и поддерживая нынѣ возбужденное ходатайство о предоставленіи крѣпильному лѣсу дровянаго тарифа, онъ долженъ объяснить, что обращаться къ грубо протесанному и опиленному лѣсу, въ качествѣ крѣпильнаго для рудниковъ, вызывается невозможностью получать крѣпильный лѣсъ въ корѣ, и такой протесанный лѣсъ представляетъ для копей неудобство и онъ нежелателенъ. Такъ какъ, однако, приходится доставать крѣпильный лѣсъ въ Поволжьѣ, гдѣ разработка лѣса ведется съ отескою и пропилкою, то волей не-волей горная промышленность должна брать то, что есть, и то, что ей настоятельно необходимо, безъ особой критики. Относительно горбылей (абаполъ), тоже приходится сказать, что они пошли въ ходъ въ громадномъ количествѣ и если Съѣздъ считаетъ, что предлагаемые промышленностью ихъ размѣры преувеличены, то промышленность готова нѣсколько понизить намѣченную ею длину, ограничившись въ данномъ случаѣ въ отношеніи горбылей (абаполъ) не 4, а 3½ арш. длины. Равнымъ образомъ и въ отношеніи стоекъ можно было бы пойти на пониженіе указывавшихся въ Совѣщаніи при Департаментѣ размѣровъ, а именно ограничить ихъ не 5 арш. длины и толщиною до 5 вершковъ въ верхнемъ отрубѣ, а

довольствоваться длиною стоекъ не свыше 4 аршинъ при толщинѣ въ 4 вершка въ верхнемъ отрубѣ. Единственно чего избѣгнуть нельзя, это грубой протески и опиловки, такъ какъ на новыхъ рынкахъ полученія крѣпильнаго лѣса эта опиловка и отеска органически связана съ самою заготовкою матеріаловъ.

Представитель Съверо-Донецкой жел. дороги, Е. А. Могилянскій, объяснилъ, что, какъ представитель дороги, перевозящей много крѣпильнаго лѣса, онъ считаетъ необходимымъ поддержать нынѣ разсматриваемое ходатайство. Крѣпильный лѣсъ идетъ для того, чтобы при его помощи добывать руду и уголь, слѣдовательно онъ имѣетъ право на пониженіе тарифа, такъ какъ является матеріаломъ подсобнымъ для полученія другихъ объектовъ перевозки, и въ этомъ отношеніи онъ вполнѣ аналогиченъ дровяному топливу. Если обратить къ тому же вниманіе, что при обсужденіи въ Центральномъ Комитетѣ по регулированію массовыхъ перевозокъ грузовъ вопроса о внѣочередности отправки рудничныхъ стоекъ рѣшено было поставить ихъ въ то же положеніе, какъ и дрова, то, казалось бы, по всему тому, что сказано, нѣтъ серьезныхъ причинъ къ проведенію тарифной грани между дровами и крѣпильнымъ лѣсомъ. Въ тарифномъ отношеніи можно было бы, въ устраненіе недоразумѣній и злоупотребленій, точно опредѣлить понятіе крѣпильнаго лѣса, тѣмъ болѣе, что промышленность идетъ на извѣстный компромиссъ въ отношеніи размѣровъ крѣпильнаго лѣса, а тогда опасенія дорогъ потери на перевозкахъ подѣлочнаго лѣса не имѣли бы, конечно, нежелательной остроты.

Предсѣдатель Съѣзда, А. Г. Ковалевъ, отмѣчая то обстоятельство, что, согласно выслушаннымъ въ настоящемъ засѣданіи заявленіямъ представителей горной промышленности, въ редакціи опредѣленія крѣпежнаго лѣса, предложенной на обсужденіе Съѣзда, этими представителями признается возмож-

нымъ пойти на пониженіе размѣровъ рудничныхъ стоекъ до 4 аршинъ по длинѣ, при толщинѣ до 4-хъ вершковъ въ верхнемъ отрубѣ, противъ первоначальнаго предложенія о 5 аршинахъ длины и 5 вершкахъ толщины въ верхнемъ отрубѣ, а въ отношеніи абаполъ (горбылей), идущихъ на крѣпильный лѣсъ, признается возможнымъ ограничиться лишь длиною не болѣе 3½ арш. при толщинѣ въ 2 вершка въ верхнемъ отрубѣ противъ предложенія о 4 аршинахъ длины и толщины не болѣе 2 вершковъ въ верхнемъ отрубѣ,—предложилъ представителямъ промышленности отвѣтить на вопросъ, признаютъ ли они возможнымъ, не настаивая на особомъ опредѣленіи крѣпильнаго лѣса, ограничиться тѣми наименованіями, которыя нынѣ входятъ въ III категорію лѣсныхъ товаровъ, и вести тогда въ дальнѣйшемъ разговоръ лишь о самомъ тарифѣ.

Представитель Совѣта Съѣздовъ горнопромышленниковъ Юга Россіи, Л. Г. Рабиновичъ, на это отвѣтилъ, что при переживаемыхъ условіяхъ онъ не считаетъ возможнымъ отказаться отъ необходимости введенія особой позиціи на крѣпильный лѣсъ, такъ какъ приходится считаться съ фактомъ обтески и опиловки матеріаловъ, идущихъ для копей, и единственно, что представлялось бы возможнымъ, съ точки зрѣнія представляемой имъ промышленности,—это пойти на ограниченіе размѣровъ въ смыслѣ нѣкотораго ихъ пониженія противъ первоначально предложенныхъ. Что касается тарифа, то ходатайство горной промышленности сводится попрежнему къ тому, чтобы на данный крѣпильный лѣсъ былъ предоставленъ тарифъ какъ на дрова.

Представитель Лѣсного Департамента, Н. А. Марковъ, заявилъ, что разсматриваемый вопросъ представляется весьма серьезнымъ. Положеніе настолько остро, что, за неполученіемъ крѣпильнаго лѣса изъ западныхъ губерній, горная промышленность обратилась въ Лѣсной Департаментъ съ ходатайствомъ объ облегченіи ей полученія 60 тысячъ

вагоновъ крѣпильнаго лѣса изъ болѣе или менѣе отдаленныхъ мѣстъ. Серьезность вопроса объясняется тѣмъ, что положительно нельзя сказать сколько времени продлится еще война, когда наладится нормальный ходъ промышленности. Крѣпежный лѣсъ не подается къ копямъ изъ мѣстъ, ближайшихъ или сосѣднихъ съ рудниками. Изъ 76% всего количества крѣпежнаго лѣса, подвозимаго въ Донецкій бассейнъ, самыя большія перевозки наблюдаются съ разстояній въ 900 верстъ. Съ такихъ разстояній возится 26% рудничныхъ стоекъ. Начинается же подвозка крѣпильнаго лѣса съ разстояній въ 300 верстъ, откуда подвозится не болѣе 13%; далѣе, съ разстояній до 400, 500 и 600 верстъ въ общей сложности везется 21% крѣпильнаго лѣса и на разстояніяхъ до 700 и 800 верстъ его приходится всего 7% съ перевозки; съ разстояній же до 1000 верстъ всего 9% перевозокъ крѣпильнаго лѣса. Такая подвозка крѣпильнаго лѣса къ копямъ показываетъ, что за нимъ приходилось обращаться къ районамъ значительно удаленнымъ, а изъ ближайшаго района, примѣрно въ 300 верстъ, удовлетворялось не болѣе $^1/_{10}$ части ощущавшейся потребности. Нынѣ, положеніе вещей таково, что крѣпежный лѣсъ нужно искать въ Поволжьѣ, т. е. стремиться получить его съ разстояній не ближе 600 верстъ и притомъ съ такихъ рынковъ, которые въ этомъ отношеніи никогда не признавались рынками на крѣпежный лѣсъ. Этимъ и объясняется то положеніе, что промышленность желаетъ опредѣлить принятіе крѣпильнаго лѣса единицами длиною до 5 аршинъ при толщинѣ въ верхнемъ отрубѣ до 5 вершковъ. По этой же причинѣ вынужденности перемѣститься на Поволжскіе рынки находится въ связи и пожеланіе промышленности о включеніи въ понятіе крѣпильнаго лѣса протески и опиловки. А такъ какъ, по всей вѣроятности, придется еще долгое время оставаться на приволжскихъ рынкахъ, то выдѣленіе рудничнаго лѣса необходимо внести въ номенклатуру тарифа и дать ему воз-

можно льготный тарифъ, какъ на дрова; для того же, чтобы устранить возможныя потери дорогъ на перевозкахъ подѣлочнаго лѣса, можно было бы гарантировать дороги тѣмъ, чтобы по такому тарифу на дрова перевозился лѣсъ лишь на извѣстныя станціи и для опредѣленныхъ получателей—горныхъ промышленниковъ. Что касается включенія въ понятіе крѣпежный лѣсъ горбылей (абаполъ), то, по мнѣнію Н. А. Маркова, такое включеніе въ интересахъ развитія лѣсной промышленности весьма желательно. Горбыли и абаполы составляютъ отбросъ при разработкѣ лѣса на доски; этотъ отбросъ дешевъ и выдержать перевозку на значительномъ разстояніи по сколько-нибудь дорогому тарифу не можетъ. Чуть ли не 50% этого матеріала обыкновенно пропадаетъ, а отличить его отъ болѣе цѣннаго товара—досокъ—очень легко. Въ районахъ Риго-Орловской ж. д. такой матеріалъ, имѣющій съ одной стороны, опиловку, а съ другой—коровую поверхность, носитъ спеціальное названіе «шахтовки» и ея довольно много шло въ Донецкій бассейнъ. Лѣсной Департаментъ полагалъ бы поэтому цѣлесообразнымъ, всецѣло поддерживая возбужденное нынѣ ходатайство, включить въ опредѣленіе крѣпильнаго лѣса и данное названіе «шахтовка». По вопросу о размѣрахъ крѣпильнаго лѣса со стороны Н. А. Маркова не встрѣтилось бы возраженій и противъ нѣкотораго ихъ пониженія сравнительно со сдѣланнымъ горнопромышленниками первоначальнымъ предложеніемъ, разъ эта промышленность въ текущемъ засѣданіи опредѣлила эти меньшіе размѣры—для стоекъ въ 4 аршина длины и 4 вершка толщины въ верхнемъ отрубѣ, а для абаполъ—3½ аршина длины при толщинѣ 2 вершка въ верхнемъ отрубѣ.

Представитель Совѣта Съѣзда Лѣсной Промышленности и Царицынскаго Биржевого Комитета, М. Г. Маггидъ, заявилъ, что, поддерживая все настоящее ходатайство въ полномъ его размѣрѣ, онъ считаетъ необходимымъ высказаться за то,

чтобы крѣпежный лѣсъ въ отношеніи размѣра длины былъ, по возможности, одинаковъ. Разъ выяснилось, что для нуждъ копей необходимо пользоваться стойками отъ 3½ до 4½ аршинъ, то, по его мнѣнію, укорачивать эти размѣры было бы неосновательно. Если войти въ опредѣленіи крѣпежнаго лѣса на компромиссное пониженіе размѣровъ, то тогда, въ цѣляхъ воспользоваться болѣе низкимъ тарифомъ, придется укорачивать этотъ лѣсъ до требованія тарифа. Укорачиваніе же, вызывая дополнительную работу, поведетъ къ удорожанію продукта. По мнѣнію М. Г. Маггида, слѣдовало бы остаться при той длинѣ рудничныхъ стоекъ, которая нынѣ принята для кругляковъ. Въ отношеніи пропиловки и обтески названный представитель точно также считалъ долгомъ высказаться за необходимость помѣщенія сихъ признаковъ въ наименованіи крѣпежный лѣсъ. Такіе признаки вызываются выработкой лѣса на поволжскихъ рынкахъ. Обыкновенно и протеска и пропиловка захватываетъ лишь часть кругляка. Царицынскій Биржевой Комитетъ считаетъ крайне существеннымъ, что помимо рудничныхъ стоекъ, какъ крѣпежный лѣсъ, были включены и горбыли (абаполы), разъ они по размѣрамъ длины будутъ со стойками одинаковы. Цѣнность горбылей и абаполъ, какъ отбросовъ, ничтожна и попасть на рынки сбыта они могутъ только тогда, если имъ будетъ предоставлена возможность пользоваться тѣмъ же тарифомъ, какъ и дрова. Что назначеніе горбылей (абаполъ) совпадаетъ съ тѣмъ же, какъ и дрова, было уже выяснено въ Совѣщаніи при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ; представители Сѣвернаго раіона лѣсной торговли тамъ заявили, что горбыли и абаполы, являясь у нихъ остаткомъ производства, перевозятся, напримѣръ, изъ Ярославля въ Москву какъ дровяное топливо. Если для горбылей (абаполъ) при тѣхъ же размѣрахъ, какіе существуютъ для крѣпежнаго лѣса, допустить грубую обтеску или пропи-

ловку, то получится, такъ называемая, шахтовка, легко отличимая отъ досокъ даже необрѣзныхъ, потому что на ней все же преобладающею будетъ коровая поверхность. Лѣсная промышленность полагаетъ, что включеніе этого наименованія въ понятіе крѣпежнаго лѣса весьма существенно и оно послужитъ къ устраненію недоразумѣній.

Представитель Съв.-Западнаго района казенныхъ жел. дорогъ, В. А. Балашовъ, объяснилъ, что казенныя жел. дороги не признаютъ возможнымъ отнестись сочувственно къ настоящему вопросу, несмотря даже на то, что въ настоящемъ засѣданіи заинтересованная промышленность въ отношеніи крѣпежнаго лѣса идетъ на смягченіе испрашивавшихся ею первоначально размѣровъ. При разсмотрѣніи вопроса о лѣсныхъ грузахъ дороги высказывались какъ разъ противоположно тому, что въ настоящее время такъ отстаивается лѣсною промышленностью. Единогласное мнѣніе жел. дорогъ при прошломъ пересмотрѣ лѣсныхъ грузовъ сводилось къ тому, чтобы существующую III категорію лѣсныхъ грузовъ раздѣлить на двѣ, добавивъ категорію IV, въ каковую выдѣлить дрова, причемъ тогда жел. дороги предполагали дать на дрова самое ничтожное повышеніе тарифа, а для III категоріи нѣсколько болѣе высокое. При теперешнемъ пересмотрѣ лѣсныхъ тарифовъ въ Совѣщаніи при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ всѣ тѣ соображенія жел. дорогъ, которыя въ свое время высказывались ими единогласно, были приняты во вниманіе. Основная точка зрѣнія жел. дорогъ—это то, что крайне низкимъ тарифомъ должны пользоваться только дрова; всѣ же остальные менѣе цѣнные лѣсные матеріалы должны быть отнесены къ III категоріи лѣсныхъ товаровъ. Эта точка зрѣнія Казенными жел. дорогами категорически отстаивается и теперь, и потому всякое стремленіе уравнять хотя бы часть грузовъ III категоріи въ тарифномъ отношеніи съ дровами встрѣчаетъ съ ихъ стороны ка-

тегорическій протестъ. Мотивы, приводимые лѣсною и горною промышленностью въ смыслѣ цѣлесообразности такого уравненія—съ коммерческой точки зрѣнія жел. дорогъ—мало убѣдительны. Агенты станцій на Югѣ прекрасно знакомы съ шахтовкой, но утверждать, что данный лѣсной товаръ годится только для шахтъ и поступаетъ только для шахтъ, они не рѣшились бы. Въ свое время имѣлось наименованіе «шахтное крѣпленіе» въ Тарифѣ, равно какъ существовали и «рудничныя стойки», однако, вслѣдствіе неопредѣленности этого понятія и вслѣдствіе крупныхъ недоразумѣній, которыя наблюдались по этимъ перевозкамъ, признано было необходимымъ и Съѣздами и Тарифными Учрежденіями Министерства Финансовъ уничтожить эти наименованія.

Опредѣленіе крѣпительнаго лѣса особыми размѣрами съ прибавленіемъ опиловки и отески, въ томъ смыслѣ, какъ это нынѣ предлагается промышленностью, для дорогъ представлялось бы шагомъ назадъ и повело бы на практикѣ только къ тому, что онѣ лишились бы перевозокъ болѣе цѣнной категоріи грузовъ, относимыхъ нынѣ ко II категоріи лѣсныхъ товаровъ. Самое ходатайство о размѣрѣ крѣпежнаго лѣса, какъ выяснилось уже въ настоящемъ засѣданіи, сдѣлано, съ большимъ запросомъ. Точно опредѣленнаго размѣра потребныхъ промышленности стоекъ не указано и сама эта промышленность, идя на компромиссное пониженіе заявленныхъ въ ходатайствѣ требованій, тѣмъ самымъ какъ бы отказывается отъ существенности для нея этой стороны дѣла. Въ предлагаемомъ промышленностью опредѣленіи крѣпежнаго лѣса вводится, кромѣ того, еще и такое понятіе, что на крѣпежный лѣсъ идутъ породы дерева всякаго. Если бы жел. дороги сочли возможнымъ пойти на такое опредѣленіе, то несомнѣнно, что этимъ низкимъ тарифомъ сталъ бы пользоваться лѣсъ цѣнныхъ породъ. Казалось бы, на рудничныя крѣпленія, разъ они зарываются въ землю, должны идти

только дешевые сорта лѣса—сосна, ель, осина, а потому, во всякомъ случаѣ, требовалось бы точно опредѣлить эти породы. Въ отношеніи обработки дерева предлагаемое промышленностью опредѣленіе крѣпежнаго лѣса, равнымъ образомъ, создаетъ большую неопредѣленность, разъ нѣтъ указанія о томъ, какой размѣръ прохваченъ пилой и сколько протесано. При этой неопредѣленности для дорогъ нѣтъ никакой гарантіи въ томъ, что онѣ везутъ именно крѣпительный лѣсъ, а не доски, хотя и небольшого размѣра, но все же годныя для тѣхъ или иныхъ подѣлокъ. Противъ такой неопредѣленности съ желѣзнодорожной точки зрѣнія приходится категорически возражать. Далѣе, въ качествѣ мотива, доказывающаго необходимость пониженія тарифа на крѣпежный лѣсъ, указывается на то, что раіонъ, откуда этотъ крѣпежный лѣсъ доставляется, теперь закрытъ, между тѣмъ, какъ требуется доставить его громадное количество. По этому поводу, прежде всего, необходимо замѣтить, что подобное положеніе вещей заинтересованною стороною используется несомнѣннымъ поднятіемъ цѣны на продуктъ и, какъ извѣстно, цѣны на лѣсные матеріалы настолько возросли и при нуждѣ за нихъ платятъ столько, что въ этомъ размѣрѣ повышенія цѣнъ тарифное повышеніе, которое предполагается, составляетъ ничтожную величину; вопросъ же о доставкѣ того громаднаго количества, которое, какъ объяснилъ представитель Лѣсного Департамента, выражается 60 тыс. вагоновъ, каковой вопросъ и является существенно важнымъ для Горной Промышленности, есть вопросъ не тарифнаго порядка и тарифными мѣропріятіями разрѣшенъ быть не можетъ.

Точно также неправильной, по мнѣнію В. А. Балашова, представляется и та точка зрѣнія, что пониженіе тарифа на крѣпежный лѣсъ нужно потому, что этотъ лѣсъ теряетъ свою цѣнность съ момента его утилизаціи. Есть масса грузовъ, которые служатъ подсобнымъ матеріаломъ для другихъ производствъ

и точно также подвержены уничтоженію, но никто, напримѣръ, не сталъ бы вслѣдствіе этого обосновывать необходимость пониженія тарифа на керосинъ, на уголь, масла и т. п. По всѣмъ изложеннымъ соображеніямъ Казенныя дороги высказываются за то, что крѣпежный лѣсъ не можетъ быть отнесенъ къ тарифу на дрова. Даже и такое разрѣшеніе вопроса, какъ предложеніе объ установленіи особаго на сей лѣсъ льготнаго тарифа до опредѣленныхъ пунктовъ не являлось бы гарантіею, что этотъ сортиментъ дерева пойдетъ только на шахтныя крѣпленія, а не на что нибудь другое, а кромѣ того, и по существу врядъ ли предоставленіе такой льготы было бы правильно, если принять во вниманіе цѣнность товара и полное отсутствіе увѣренности въ томъ, что, въ зависимости отъ даннаго пониженія тарифа, въ конечномъ результатѣ понизилась бы цѣна на уголь для потребителей, которая въ послѣднее время достигла необыкновенныхъ размѣровъ. Необходимо еще имѣть въ виду, что и при настоящемъ положеніи вещей, когда опредѣленіе понятія «дрова», даваемое тарифомъ въ отношеніи размѣровъ по длинѣ и толщинѣ, крайне широко, крѣпежный лѣсъ, несомнѣнно, вполнѣ пригодный для копей, имѣетъ возможность перевозиться какъ дрова—кругляки. Послѣднее обстоятельство заставляетъ В. А. Балашова высказаться за желательность пересмотра въ ближайшемъ будущемъ объяснительнаго примѣчанія къ позиціи «дрова» изъ группы 31 номенклатуры на тотъ предметъ, чтобы подъ понятіе «дрова» могли быть относимы только лишь такіе сортименты лѣса, которые идутъ только на топливо и для которыхъ Казенныя жел. дороги принципіально и считаютъ только возможнымъ предоставлять наиболѣе низкій тарифъ изъ дѣйствующихъ, или которые будутъ дѣйствовать на лѣсные матеріалы.

Представитель Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, Л. П. Гуръевъ, отмѣтилъ, что поставленный на разсмотрѣніе Съѣзда вопросъ нельзя ставить въ ту пло-

скость, на которой стоитъ Лѣсное Вѣдомство. Вопросъ о доставкѣ крѣпильнаго лѣса въ Донецкій бассейнъ не тарифный вопросъ и, какъ таковой, будетъ разрѣшенъ подлежащими учрежденіями. Затрагиваемый же нынѣ вопросъ тарифный имѣетъ значеніе лишь постольку, поскольку на лѣсные матеріалы введена будетъ новая IV категорія съ подлежащимъ, болѣе низкимъ, противъ прочихъ категорій, тарифомъ. Юго-Восточныя жел. дороги вполнѣ раздѣляютъ соображенія, высказанныя по сему предмету представителемъ Казенныхъ жел. дорогъ, и со своей стороны считаютъ нужнымъ лишь нѣсколько дополнить рядъ высказанныхъ отрицательныхъ по настоящему ходатайству соображеній, а также отвѣтить тѣмъ представителямъ, которые стоятъ на почвѣ необходимости созданія тарифныхъ льготъ крѣпильному лѣсу. Вопросъ о перевозкѣ крѣпильнаго лѣса для жел. дорогъ является вопросомъ огромной важности. Достаточно указать, что перевозка лѣсныхъ грузовъ подходящихъ подъ понятіе крѣпильнаго лѣса достигаетъ 150 милл. пудовъ въ годъ. Изъ числа грузовъ крѣпильнаго лѣса ¾ его идетъ для горной промышленности. Ходатайство о пониженіи тарифа коснется интересовъ дорогъ очень существенно и, въ частности, для Юго-Восточныхъ жел. дорогъ это есть вопросъ о пониженіи тарифа на 11 милл. пудовъ грузовой перевозки. Серьезность испрашиваемаго пониженія и тяжелое положеніе дорогъ въ томъ смыслѣ, что при срочности настоящаго вопроса нѣтъ возможности произвести разслѣдованіе на мѣстахъ, заставляетъ особенно осторожно отнестись къ разсматриваемому ходатайству и прежде всего задаться вопросомъ о томъ, нуждается-ли крѣпильный лѣсъ въ тѣхъ тарифныхъ льготахъ, о которыхъ поставлено нынѣ ходатайство. Слѣдуетъ имѣть въ виду, что вопросъ объ абаполахъ (горбыляхъ) обсуждался на одномъ изъ предыдущихъ Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ, причемъ перевода этого лѣсного товара изъ II категоріи въ III промышленность добивалась

на томъ основаніи, что стоимость абаполъ, какъ отброса, составляла отъ 4 до 5 коп. за штуку или 25—30 рублей за вагонъ. Въ настоящее время такихъ цѣнъ не существуетъ; онѣ возросли по меньшей мѣрѣ вдвое и, слѣдовательно, со стороны платежной способности крѣпильный лѣсъ свободно можетъ выдержать то повышеніе тарифа на 1 коп., которое предполагаетъ Тарифный Комитетъ установить на трузы III категоріи лѣсныхъ товаровъ. Стремленіе ввести опилку и отеску въ понятіе крѣпильнаго лѣса, и въ частности абаполъ, въ связи съ запрошенными размѣрами этого вида лѣса, приводитъ къ заключенію, что если дороги пошли бы на удовлетвореніе возбужденнаго ходатайства, то на перевозкѣ маломѣрныхъ досокъ, т. е. грузовъ II категоріи, пришлось-бы поставить крестъ. Нельзя утверждать, что крѣпильный лѣсъ въ тѣхъ размѣрахъ, которые предлагаетъ промышленность въ настоящемъ засѣданіи принять за компромиссные, идетъ только для копей и шахтъ, а, напротивъ, практика показываетъ, что изъ такого маломѣрнаго лѣса строится, напримѣръ, лѣтнее помѣщеніе для рабочихъ. Не мотивомъ къ пониженію тарифа является и то обстоятельство, на которое указываетъ Лѣсное Вѣдомство, а именно неиспользованіе 50% отбросовъ отъ производства досокъ. Съ подобнаго рода положеніемъ вещей тарифомъ бороться нельзя и, наоборотъ, если бы дороги пошли на удовлетвореніе ходатайства, нынѣ заявленнаго горною промышленностью, и въ частности остановились на той редакціи крѣпильнаго лѣса, которая испрашивается, то на практикѣ явится рядъ большихъ недоразумѣній, такъ какъ подъ предлагаемую редакцію будетъ подходить маломѣрный отесанный и даже опиленный лѣсъ. Предлагается, для болѣе рѣзкаго признака—именовать крѣпильный лѣсъ «шахтовка»; однако, это понятіе нельзя признать чѣмъ либо характерно отличительнымъ и, напримѣръ, въ обслуживаемомъ Юго-Восточными жел. дорогами раіонѣ, получающемъ крѣпильный лѣсъ съ Волги,

этого названія даже не знаютъ. Вообще все разсматриваемое ходатайство имѣетъ тенденцію получить новую льготу отъ желѣзныхъ дорогъ въ интересахъ горной промышленности, а если обратить вниманіе, что за послѣднее время эта промышленность и безъ того получила рядъ преимуществъ, по сравненію съ другими отраслями промышленности, а именно, что тарифное повышеніе для каменнаго угля принято Тарифнымъ Комитетомъ всего въ ¾ коп. съ пуда, вмѣсто проектировавшихся 1½ коп. и противъ 2 коп. временнаго налога, что по доставкѣ рабочихъ рукъ на рудники для нея тоже уже допущена льгота безплатной перевозки рабочихъ, то, казалось бы, добиваться еще новыхъ и новыхъ льготъ не слѣдовало-бы. Если бы еще эти льготы оправдывались тѣмъ, что цѣны на уголь держались бы низкими, то тогда для дорогъ былъ бы извѣстный стимулъ оставаться на пути всяческихъ поощреній. Но въ дѣйствительности цѣны на каменный уголь колоссально растутъ и предоставляемыя льготы не даютъ никакой пользы потребителю. Юго-Восточныя желѣзныя дороги, напримѣръ, платили въ 1912-13 г.г. за каменный уголь по 12 коп. пудъ, а въ настоящемъ году цѣна на него поднята до 16 коп. за пудъ, не считая накладныхъ расходовъ. При такомъ положеніи вещей, когда несмотря на всѣ даваемыя желѣзными дорогами льготы, цѣны на продуктъ все возрастаютъ, равно какъ возрастаетъ и цѣна не только на производное, но и на самый крѣпительный лѣсъ, Юго-Восточныя жел. дороги рѣшительно высказываются противъ нынѣ испрашиваемой новой льготы какъ въ отношеніи рудничныхъ стоекъ, абаполъ (горбылей), такъ равно и противъ пониженія тарифовъ на обрѣзки досокъ и на чаталы.

Представители прочихъ казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, присоединяясь къ доводамъ, изложеннымъ въ заявленіяхъ В. А. Баланова и Л. П. Гурьева, съ своей стороны пояснили, что они равнымъ образомъ не усматриваютъ никакихъ серьезныхъ

основаній къ испрашиваемому тарифному пониженію и считаютъ, что никакихъ особыхъ позицій, опредѣляющихъ рудничный лѣсъ, вводить въ тарифъ не слѣдуетъ. При этомъ представитель Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги, Ю. А. Лэмпицкій, замѣтилъ, что тѣ доводы, которые приведены представителемъ Лѣсного Департамента, Н. А. Марковымъ, въ подкрѣпленіе настоящаго ходатайства, являются, несомнѣнно, вѣскими, какъ рисующіе положеніе дѣла по отношенію къ крѣпительному лѣсу и имѣющіе серьезное значеніе для самой возможности перевозки груза, но эти доводы съ тарифной точки зрѣнія не имѣютъ такого серьезнаго значенія, въ силу котораго проистекала бы непремѣнная необходимость въ пониженіи провозной платы на данный грузъ.

Постановленіе Съѣзда. *Предсѣдатель Съѣзда, А. Г. Ковалевъ,* считая весь разсматриваемый вопросъ въ достаточной степени освѣщеннымъ отмѣченными выше сужденіями представителей желѣзныхъ дорогъ, Лѣсного Вѣдомства, а также промышленности и торговли, и выяснивъ при этомъ то обстоятельство, что по вопросу, возбужденному представителемъ Лѣсного Департамента въ Тарифномъ Комитетѣ, объ отнесеніи къ тарифу на дрова также и обрѣзковъ досокъ и чаталъ—это Вѣдомство ставитъ данный вопросъ лишь въ тарифномъ отношеніи, а не въ номенклатурномъ, такъ какъ дѣйствующая редакція соотвѣтствующихъ на обрѣзки досокъ и на чаталы тарифныхъ позицій признается Лѣснымъ Вѣдомствомъ удовлетворительною, поставилъ на баллотировку слѣдующіе вопросы:

I. *Признаетъ-ли Общій Тарифный Съѣздъ возможнымъ ввести въ номенклатуру группы 28/55 новое наименованіе, опредѣляющее крѣпежный лѣсъ для рудниковъ и отнести этотъ грузъ къ проектируемому тарифу на перевозку дровъ?*

Баллотировка этого вопроса показала, что **Общій Тарифный Съѣздъ**, за исключеніемъ представителя Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги, высказавшагося за желательность установленія особой позиціи на крѣпежный лѣсъ, съ отнесеніемъ ея къ тому тарифу, который будетъ принятъ Тарифными Учрежденіями для дровъ, **постановилъ:** остаться при существующей номенклатурѣ III категоріи грузовъ, значащихся по группѣ 28/55 Части II Общаго Тарифа, безъ измѣненій и лѣсныхъ товаровъ, идущихъ какъ крѣпежный лѣсъ для рудниковъ, къ проектируемому новому тарифу на перевозку дровъ не относить.

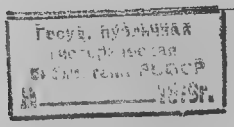
II. *Признаетъ-ли Общій Тарифный Съѣздъ возможнымъ пойти на расширеніе понятія „горбыли (абаполы)“ въ томъ смыслѣ, чтобы оно обнимало собою пропиленныя и протесанныя необрѣзанныя доски?*

Баллотировка этого вопроса показала, что **Общій Тарифный Съѣздъ**, за исключеніемъ представителя Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги, высказавшагося за желательность подобнаго расширенія понятія «горбыли (абаполы)» въ томъ случаѣ, если по размѣрамъ своимъ въ длину эти горбыли (абаполы) будутъ соотвѣтствовать длинѣ рудничныхъ стоекъ, **постановилъ:** ходатайство о расширеніи понятія «горбыли (абаполы)» въ томъ смыслѣ, чтобы подъ это понятіе подходили пропиленныя и протесанныя необрѣзанныя доски, признать не подлежащимъ удовлетворенію, и

III. *Признаетъ-ли Общій Тарифный Съѣздъ возможнымъ установить таксировку „обрѣзковъ (отлетовъ, кромки) досокъ, какъ цѣлыхъ, такъ и рубленыхъ, въ пачкахъ, увязанныхъ веревкою или проволокою“, а также „чаталъ (виноградныхъ тычинъ)“, длиною не болѣе $9^1/_2$ арш. при толщинѣ не болѣе 1 вершка“—по тѣмъ тарифамъ, которые будутъ приняты Тарифными Учрежде-*

ніями Министерства Финансовъ на перевозку дровъ?

Баллотировка этого вопроса показала, что **Общій Тарифный Съѣздъ единогласно постановилъ:** означенныхъ грузовъ къ тарифамъ, которые будутъ установлены на перевозку дровъ, не относить.


Госуд. публичная
СССР